Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 44 / 12. OKTOBER 2022

GP Japan: Verstappen siegt im Regen

Titelparty dank Punkte-Irrsinn

RX-WM in Spa-Francorchamps

Doppel-Sieg für Kristoffersson

Moto2-EM in Aragón

Tulovic-Titel mit Gala-Vorstellung

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 44



DTM-Finale in Hockenheim

Van der Linde feiert nach Crash-Festival



Superbike-WM in Portimão

Bautista auf bestem Weg zur Meisterschaft



Nürburgring Langstrecken-Serie

Zwei Phoenix-Audis vor neuem Porsche

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



RED BULL



INTACTGP/GLAENZEL



BTCC

Editorial

Statt den neuen F1-Meister würdig zu feiern, herrschte nach der Zieldurchfahrt in Suzuka lange Rätselraten. Das Chaos hätte uns die FIA ersparen können.

Der Einzige, der Bescheid wusste, war Johnny Herbert. Der dreifache GP-Sieger in Diensten des TV-Senders Sky gratulierte Max Verstappen im Parc fermé zum zweiten Titel, was bei Fahrer und Team mit ungläubigem Staunen aufgenommen wurde. Bei Red Bull ging man fest davon aus, dass noch ein Punkt zum WM-Titel fehlen würde. Auch andere Teams hatten das so auf dem Schirm. Die Regeln zu verkürzten Rennen waren ja erst vor der Saison als Reaktion auf die Regen-Farce von Spa 2021 geändert worden. Die möglichen Szenarien bei Abbrüchen unterteilte man in vier Kategorien: Von zwei Runden bis 25 Prozent der Renndistanz, von 25 bis 50, von 50 bis 75 und über drei Viertel des geforderten Pensums. Je nach Distanz sollte individuell gepunktet werden.

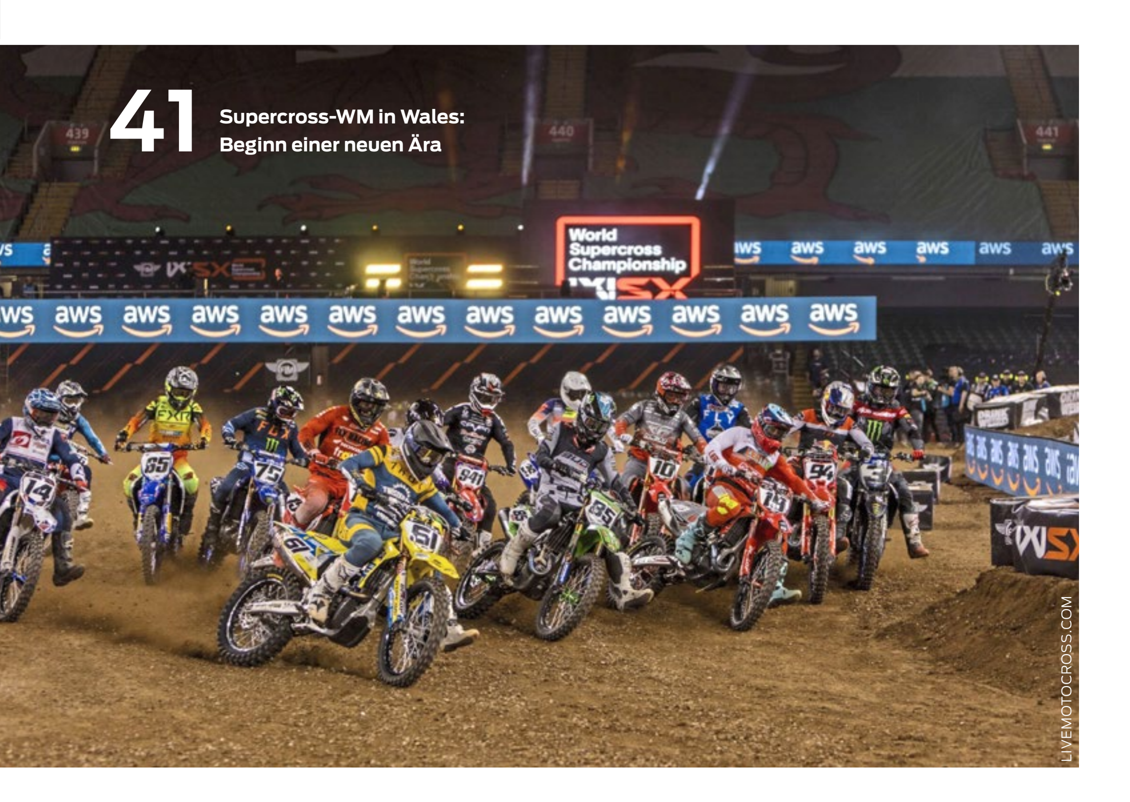
Doch bei der Regelreform wurde ein Punkt nicht berücksichtigt: Wenn das Rennen zwar verkürzt, aber dann gemäß den Regularien nach der Zeitschranke mit der Zielflagge beendet wird, gilt plötzlich das von der Distanz abhängige Punkteschema nicht mehr. Dann gibt es volle Punkte, egal ob fünf oder hundert Prozent der ursprünglich vereinbarten Renndistanz zurückgelegt wurden. Und genau das war in Suzuka der Fall.

Das Zeitlimit von drei Stunden für das Event setzte dem GP Japan ein vorzeitiges Ende. Mit 28 Runden waren zwar nur knapp 53 Prozent der Renndistanz absolviert, aber die ersten zehn Fahrer bekamen volle Punkte. Wäre das Rennen nach der gleichen Distanz wegen eines Unfalls oder Wolkenbruchs abgebrochen worden, hätte das Reglement das Verteilschema 19-14-12-9-8-6-5-3-2-1 verlangt. Dann hätte Verstappen noch bis Austin mit der Titel-Party warten müssen.

Warum regen wir uns so auf? Mir ist es völlig egal, wo Verstappen zum Champion gekrönt wird. Er wäre es sowieso geworden. Wo aber bitte liegt der Unterschied, ob ein Rennen am Anfang oder am Ende verkürzt wird? Worauf ich hinaus will: Regeln müssen für alle verständlich und nachvollziehbar sein. Halbe Punkte gibt es aus einem Grund. Weil nicht mal die halbe Distanz geschafft wurde. Egal, ob man dem Grand Prix vorne oder hinten was wegnimmt. Wenn selbst die bestens informierten Sportdirektoren der Formel-1-Teams im Regelbuch nachschauen müssen, dann ist das ein Armutszeugnis für die Reglement-Verfasser. Regeln müssen Sinn ergeben. Tun sie das nicht, wendet sich das Publikum irgendwann ab.

Der Einwand, dass der entscheidende Passus seit ewigen Zeiten im Sportlichen Reglement steht, macht es nicht besser. In einer vernünftigen Welt werden Fehler korrigiert. Und das ist einer. Man hätte den Paragrafen einfach nur streichen müssen. Der Anlass lag ja auf der Hand. Nach Spa 2021 wollte man die Regeln für verkürzte Rennen umschreiben. Man hätte die Gelegenheit nutzen sollen, direkt alle Wenn und Aber rauszustreichen.

Michael Schmidt
Redakteur



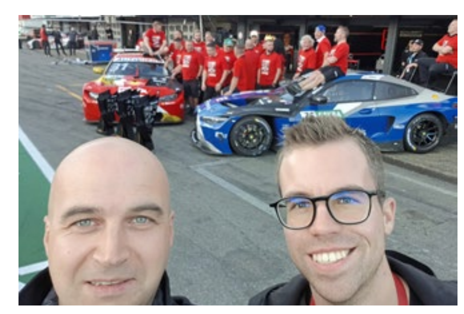
41 Supercross-WM in Wales: Beginn einer neuen Ära



MSa-Paddock



ENDLICH WIEDER SUZUKA
Diese Rennstrecke ist magisch. Für praktisch jeden Fahrer zählt sie zu den Lieblingen. Auch MSa-Reporter Andreas Haupt ist ein großer Suzuka-Fan. Umso größer war die Freude über die Rückkehr nach Japan.



DOPPEL-EINSATZ BEI DER DTM
Beim teils turbulenten DTM-Finale reiste MSa in doppelter Besetzung an: Michael Bräutigam (l.) und Philipp Körner stellten sicher, dass wir nichts verpassen. Auch beim Meisterfoto der Schubert-Truppe waren unsere Schreiber ganz nah am Geschehen.

Haarscharf am U

Das Comeback von Suzuka endete fast in einer Tragödie. Pierre Gasly fuhr im Abstand von zwei Metern mit mehr als 200 km/h an einem Bergekran vorbei. Max Verstappen sicherte sich vorzeitig den Titel. Ferrari verheizte die Reifen. Sebastian Vettel taktierte richtig.

Von: **Andreas Haupt**

Wie ist der Gasly-Vorfall zu bewerten?

Pierre Gasly war völlig außer sich. Und froh, die Rennstrecke in Suzuka lebend verlassen zu haben. „Ich komme mit 200 km/h um die Kurve herum und sehe plötzlich einen Bergekran auf der Rennlinie stehen. Ich hatte höchstens zwei Meter Abstand zu ihm. Hätte ich gebremst oder scharf gelenkt, hätte ich mich gedreht und das Fahrzeug mit vollem Speed getroffen. So wie Jules vor acht Jahren.“ Jules Bianchi kollidierte 2014 in Suzuka mit einem Bergungsfahrzeug und erlag neun Monate später seinen schweren Verletzungen.

Das Unglück hätte sich um ein Haar wiederholt. Die Rennleitung unter Eduardo Freitas machte eine unglückliche Figur. Und das ist noch sehr vorsichtig ausgedrückt. Alfa-Teammanager Beat Zehnder sagte: „Das darf nicht passieren. Du kannst bei diesen Verhältnissen keinen Kran auf die Strecke lassen. Das war ein unverantwortliches Verhalten der FIA.“ Aus seiner Sicht hätte die Rennleitung den Grand Prix abbrechen müssen, als Carlos Sainz in der ersten Runde in Kurve 12 in die Reifenstapel gesegelt war. Seinen Ferrari hatte es fast auf die Ideallinie zurückgeschleudert. Lewis Hamilton sah das rote Auto nicht einmal, als er es passierte. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto wirft ein: „Das Rennen hätte aus meiner Sicht direkt hinter dem Safety Car aufgenommen werden müssen. Das hätte den Fahrern die nötige Zeit gegeben, sich mit der Strecke vertraut zu machen.“

Die Sicht war zu schlecht. Die Gefahr von Aquaplaning zu hoch. Selbst hinter dem Safety Car. „Ich war der erste Fahrer und hatte perfekte Sicht“, schilderte Max Verstappen. „Aber wenn du weiter hinten bist, fährst du versetzt, um aus der Gischt zu gelangen. Du fährst rechts und links und siehst eigentlich nichts.“ Die Fahrer hatten die Rennleitung bereits vorab gewarnt, dass beim Einsatz von schwerem Gerät besondere Vorsicht angesagt sei.

Die Leiter hielten sich nicht daran. Das Safety Car fing Verstappen am Ende der ersten Runde ein. Gasly hechelte dem Feld hinterher. Er hatte ein Stück der Werbetafel aufgegabelt, die durch den Sainz-Crash auf die Piste gewirbelt wurde. Er holte sich einen neuen Frontflügel und jagte hinterher. Seine Delta-Zeit betrug beim Verlassen der Boxenstraße 20 Sekunden. Entsprechend konnte der Franzose Gas geben, um zum Feld aufzuschließen. Nach Kurve 10 soll er noch 14 Sekunden über der Vorgabe gelegen haben, nach der Haarnadel rund zwölf.

In dem Moment, als er am Bergekran rechts vorbeischoss, wurde das Rennen abgebrochen. Gasly zügelte danach den Gasfuß nicht. Das muss er sich ankreiden lassen. Unter Rot muss man zwingend verlangsamen. Da gibt es keine Ausrede. Er habe nach Passieren der Unfallstelle bis zum Ende der Runde mehrmals 200 km/h überschritten. Einmal habe er bis 251 km/h beschleunigt, sagen die Stewards. Sie sprachen eine Strafe von 20 Sekunden aus. Mehr gab es nicht, weil es die Verhältnisse zugelassen hätten, dass der Angeklagte auch schneller fahre. Auch sei Gasly nach dem Zwischenfall unter Schock gestanden. Die FIA ist unter Zugzwang. Der gesamte Fall soll nun im Detail analysiert werden.

Warum wusste keiner, dass Verstappen Meister ist?

Das Regelwerk der Formel 1 ist zu kompliziert. In Japan wusste selbst Red Bull nach Zieldurchfahrt und Korrektur des Ergebnisses nicht, dass Verstappen Weltmeister ist. Auch die anderen Teams glaubten, dass es für den Sieg nur 19 Punkte gäbe, für den zweiten Platz 14 und für den dritten Rang zwölf Zähler. Weil



Was für ein Manöver: Leclerc ist am Start eigentlich schon innen vorbei, doch Verstappen zieht außen herum mit. Der Champion bleibt vorn

WILHELM

Glück im Unglück: Gasly gabelt ein Werbeplakat auf. Nach dem Frontflügelwechsel kracht er in Kurve 12 fast mit einem Bergefahrzeug zusammen

nglück vorbei


Meister im Duell: Vettel und Alonso kämpfen bis zur letzten Millisekunde. In der Schikane und auf dem Zielstrich wird es eng. Vettel setzt sich durch

nur zwischen 50 und 75 Prozent der Renndistanz abgestrampelt wurden. Die FIA hatte die Regeln nach der Pleite in Spa im Vorjahr dahingehend angepasst, dass bei Rennabbruch je nach absolvierter Rundenzahl die Punktevergabe abgestuft wird. Davon hatten sich die Teams verwirren lassen.

Der Wortlaut ist entscheidend. In Absatz 6.5 des Sportreglements heißt es: „Wenn ein Rennen gemäß Artikel 57 abgebrochen wird und nicht wieder aufgenommen werden kann …“ Das passierte in der Formel-1-Geschichte sechs Mal. Dann gibt es halbe Punkte. Doch in Japan nahm die Formel 1 das Rennen wieder auf. Dann spielt die Distanz keine Rolle. Es wird das normale Punkteschema herangezogen. Das war schon immer so. Die FIA legte ihr Regelwerk richtig aus. Vielleicht sollte man es mit einem Satz präzisieren, damit es in Zukunft jeder versteht.

Wieso regte sich Ferrari auf?

Die Geschlagenen gratulierten fair. „Max ist die ganze Saison super gefahren. Er verdient sich den Titel“, sagte Ferrari-Teamchef Mattia Binotto. Bei der Scuderia hatte man die Weltmeisterschaft schon vorher abgehakt. Und dennoch war man unglücklich. Wieder haderte Ferrari mit der Entscheidung der Rennleitung.

Charles Leclerc kreuzte den Zielstrich vor Sergio Pérez im zweiten Red Bull. Hätte das Ergebnis in dieser Form Bestand gehabt, wäre die Titelentscheidung vertagt worden. Dann hätte Verstappen noch ein Zähler zur Meisterparty gefehlt. Die Sportkommissare stuften Leclerc kurz nach dem Grand Prix jedoch herab. Sie sprachen eine Fünf-Sekunden-Strafe gegen ihn aus, weil er die Schikane mit völlig abgefahrenen Reifen abgekürzt hatte und sich aus Sicht der Schiedsrichter nur dadurch vor dem Red Bull halten konnte.

Was Maranello vorbrachte: Im Gegensatz zu Singapur wurde die Entscheidung blitzschnell getroffen. Ohne die involvierten Fahrer überhaupt anzuhören. Eine Woche zuvor war das noch anders gewesen. Damals hatte Pérez unter Safety Car zu viel Abstand gelassen. In Summe drei Mal, doch er wurde erst nachträglich mit fünf Sekunden bestraft. Er durfte nach dem Rennen vorsprechen, Leclerc nicht. „Hätten die Sportkommissare damals genauso schnell gehandelt, wären wir ein anderes Rennen gefahren. Dann hätte sich Charles die Reifen eingeteilt, und er hätte das Rennen aus unserer Sicht gewonnen.“ Weil er sich laut Ferrari durch einen schonenderen Umgang mit den Reifen innerhalb der fünf Sekunden gehalten hätte. Ferrari verzichtete wie in Singapur darauf, Protest einzulegen.

Wie kam Vettel nach vorne?

Aston Martin hat sich bis auf sieben Punkte an Alfa Romeo herangerobbt. Der sechste WM-Platz ist in greifbarer Nähe. Nach der ersten Runde sah es noch nicht nach einem Punkteregen aus. Da segelte Sebastian Vettel nach Zweikampf mit Fernando Alonso ins Kiesbett der ersten Kurve.

Er lag an 17. Stelle, als das Rennen wieder aufgenommen wurde. Alle Fahrer mussten auf den Extrem-Wetterreifen starten. Aston Martin entschied sich wie Williams direkt zu einem Boxenstopp nach Rennfreigabe. In der fünften Runde holten Vettel und Nicholas Latifi neue Intermediates ab. Das war der schnellere Reifen. Beide spülte es nach vorne in die Punkte. „Wir haben diesen Schachzug schon in der Pause geplant. Dadurch habe ich das halbe Feld per Undercut überholt“, jubelte der viermalige Suzuka-Sieger.

Wieso war Alonso sauer?

Fernando Alonso war nach dem siebten Platz angefressen. Da war mehr drin für den Spanier. Der Teamkollege machte es mit einem vierten Platz vor. Alonso beschwerte sich bei seinen Strategen: Beide Reifenwechsel seien zu spät erfolgt. So hätte er beim ersten Stopp wie Vettel profitieren können, wäre er in derselben Runde reingekommen.

Nach dem zweiten Service sieben Umläufe vor Schluss gingen ihm die Runden aus. Der Spanier war mit frischen Intermediates viel schneller als die Kollegen. Er schaffte es aber nur zurück auf Platz 7. Bei einer früheren Entscheidung zum Boxenstopp hätte er Vierter werden können. ■

GP JAPAN: 18. VON 22 LÄUFEN, 09. OKTOBER 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,807 km**
Runden:	**28**
Distanz:	**162,296 km**
Zuschauer:	**94 000**
Wetter:	**18 Grad, Regen**
Topspeed Qualifikation:	**308,9 km/h (Latifi)**
Topspeed Rennen:	**294,3 km/h (Alonso)**
Gangwechsel/Runde:	**38**
Volllastanteil:	**77 % (Rundendistanz)**
Pole-Position bis Kurve 1:	**332 m**
Führungswechsel:	**2**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

205 6 · 75 2 · 280 7 · 95 2 · 295 8 · 215 5 · 270 7 · 245 7 · 225 6 · 300 8 · 175 5 · 155 5 · 280 7 · 195 6 · 145 4 · 200 6 · 235 6 · 240 7

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL	1
2	Charles Leclerc, MC	16
3	Carlos Sainz, E	55
4	Sergio Pérez, MEX	11
5	Esteban Ocon, FRA	31
6	Lewis Hamilton, GB	44
7	Fernando Alonso, ESP	14
8	George Russell, GB	63
9	Sebastian Vettel, D	5
10	Lando Norris, GB	4
11	Daniel Ricciardo, AUS	3
12	Valtteri Bottas, FIN	77
13	Yuki Tsunoda, JAP	22
14	Zhou Guanyu, CHN	24
15	Mick Schumacher, D	47
16	Alexander Albon, THA	23
17	Kevin Magnussen, DK	10
18	Lance Stroll, CDN	20
19	Nicholas Latifi, CDN[1]	18
20	Pierre Gasly, FRA[2]	6

Startnummer
[1] + 5 Plätze: Strafe aus Singapur
[2] Start aus Box: Verstoß gegen Parc-fermé-Regeln; Setup-Veränderung

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	12	366
2.	Pérez	2	253
3.	Leclerc	3	252
4.	Russell		207
5.	Sainz	1	202
6.	Hamilton		180
7.	Norris		101
8.	Ocon		78
9.	Alonso		65
10.	Bottas		46
11.	Vettel		32
12.	Ricciardo		29
13.	Gasly		23
14.	Magnussen		22
15.	Stroll		13
16.	Schumacher		12
17.	Tsunoda		11
18.	Zhou		6
19.	Albon		4
20.	Latifi		2
21.	De Vries		2
22.	Hülkenberg		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	28/27[1]	3:01.44,004 h = 162,296 km/h	1.44,911 min
2.	**Pérez**	28	+ 27,066 s	1.46,120 min
3.	**Leclerc**[2]	28	+ 31,763 s	1.44,489 min
4.	**Ocon**	28	+ 39,685 s	1.46,559 min
5.	**Hamilton**	28	+ 40,326 s	1.45,530 min
6.	**Vettel**	28	+ 46,358 s	1.46,964 min
7.	**Alonso**	28/1	+ 46,369 s	1.44,412 min
8.	**Russell**	28	+ 47,661 s	1.47,004 min
9.	**Latifi**	28	+ 1.10,143 min	1.48,371 min
10.	**Norris**	28	+ 1.10,782 min	1.48,175 min
11.	**Ricciardo**	28	+ 1.12,877 min	1.47,843 min
12.	**Stroll**	28	+ 1.13,904 min	1.45,205 min
13.	**Tsunoda**	28	+ 1.15,599 min	1.45,893 min
14.	**Magnussen**	28	+ 1.26,016 min	1.48,072 min
15.	**Bottas**	28	+ 1.26,496 min	1.47,820 min
16.	**Zhou**	28	+ 1.27,043 min	1.44,411 min
17.	**Schumacher**	28	+ 1.32,523 min	1.46,545 min
18.	**Gasly**[3]	28	+ 1.48,091 min	1.45,387 min
19.	**Sainz**	0	Unfall (P 3)	
20.	**Albon**	0	Kühler (P 16)	

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot 2) Strafe: + 5 Sek. Abkürzen Schikane 3) Strafe: +20 Sek. zu schnell bei Rot

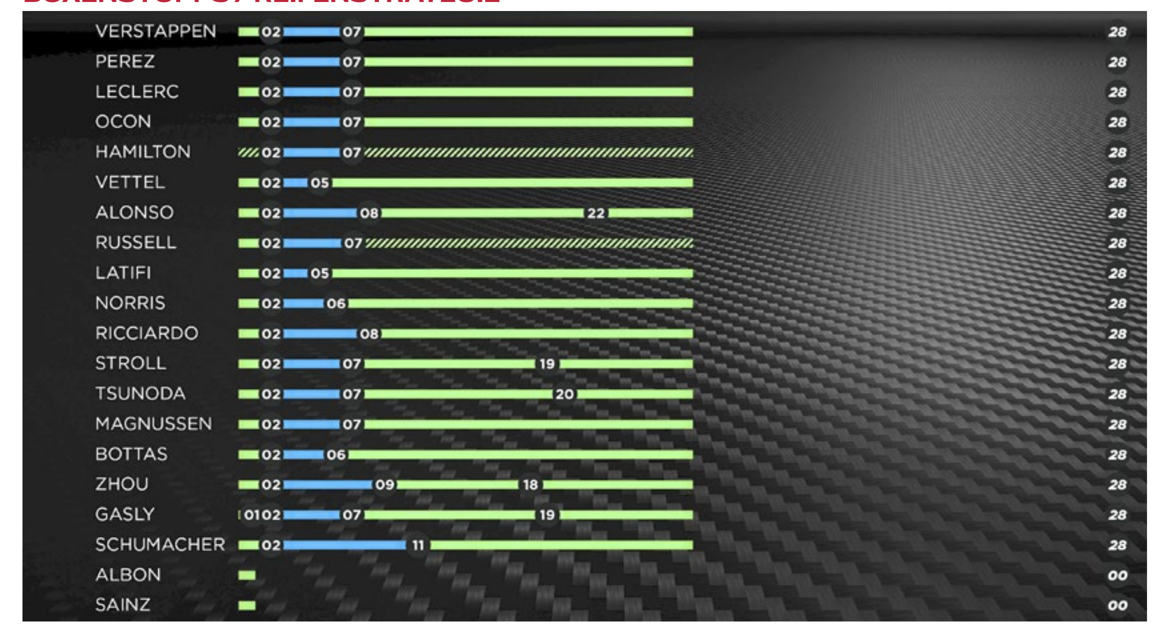
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	14	619
2.	Ferrari	4	454
3.	Mercedes		387
4.	Alpine		143
5.	McLaren		130
6.	Alfa Romeo		52
7.	Aston Martin		45
8.	Haas		34
9.	Alpha Tauri		34
10.	Williams		8

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	14 : 4
Hamilton – Russell	11 : 7
Leclerc – Sainz	14 : 4
Norris – Ricciardo	16 : 2
Alonso – Ocon	10 : 8
Gasly – Tsunoda	11 : 7
Vettel – Stroll	10 : 6
Albon – Latifi	14 : 3
Bottas – Zhou	12 : 6
Schumacher – Magnussen	5 : 13

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



HART · MEDIUM · SOFT · INTERMEDIATE · REGEN · NEU · GEBRAUCHT

GP JAPAN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Fernando Alonso	Alpine	1.42,248 min	7
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,315 s	15
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,386 s	16
4.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,774 s	5
5.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,010 s	15
6.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,114 s	4
7.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,513 s	13
8.	Lando Norris	McLaren	+ 1,641 s	7
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,721 s	13
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,986 s	4
11.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,181 s	15
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,238 s	8
13.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 2,310 s	6
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,322 s	10
15.	Alexander Albon	Williams	+ 2,543 s	9
16.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 2,630 s	12
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,176 s	11
18.	George Russell	Mercedes	+ 3,855 s	4
19.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 3,944 s	16
20.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 5,842 s	8

GP JAPAN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	George Russell	Mercedes	1.41,935 min	23
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,235 s	22
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,851 s	24
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,899 s	26
5.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,252 s	17
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,269 s	23
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,598 s	14
8.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,798 s	20
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,949 s	13
10.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,590 s	17
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 2,774 s	10
12.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,027 s	16
13.	Alexander Albon	Williams	+ 3,104 s	15
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 3,322 s	27
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 3,326 s	24
16.	Lando Norris	McLaren	+ 3,950 s	11
17.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 4,095 s	9
18.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 4,841 s	21
19.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 5,174 s	13
20.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 5,842 s	8

GP JAPAN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.30,671 min	21
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,294 s	27
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,309 s	26
4.	Fernando Alonso	Alpine	+0.649s	20
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,843 s	24
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,859 s	28
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,918 s	25
8.	Lando Norris	McLaren	+ 1,076 s	26
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,079 s	21
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,167 s	24
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,189 s	27
12.	Alexander Albon	Williams	+ 1,275 s	26
13.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,300 s	23
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,551 s	24
15.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,619 s	22
16.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,695 s	23
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,706 s	26
18.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,714 s	23
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,197 s	25
20.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 2,210 s	24

GP JAPAN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.30,224	1.30,346	1.29,304
2.	Charles Leclerc	1.30,402	1.30,486	1.29,314
3.	Carlos Sainz	1.30,336	1.30,444	1.29,361
4.	Sergio Pérez	1.30,622	1.29,925	1.29,709
5.	Esteban Ocon	1.30,696	1.30,357	1.30,165
6.	Lewis Hamilton	1.30,906	1.30,443	1.30,261
7.	Fernando Alonso	1.30,603	1.30,343	1.30,322
8.	George Russell	1.30,865	1.30,465	1.30,389
9.	Sebastian Vettel	1.31,256	1.30,656	1.30,554
10.	Lando Norris	1.30,881	1.30,473	1.31,003
11.	Daniel Ricciardo	1.30,880	1.30,659	
12.	Valtteri Bottas	1.31,226	1.30,709	
13.	Yuki Tsunoda	1.31,130	1.30,808	
14.	Zhou Guanyu	1.30,894	1.30,953	
15.	Mick Schumacher	1.31,152	1.31,439	
16.	Alexander Albon	1.31,311		
17.	Pierre Gasly	1.31,322		
18.	Kevin Magnussen	1.31,352		
19.	Lance Stroll	1.31,419		
20.	Nicholas Latifi	1.31,511		

STATISTIK DES WOCHENENDES

12

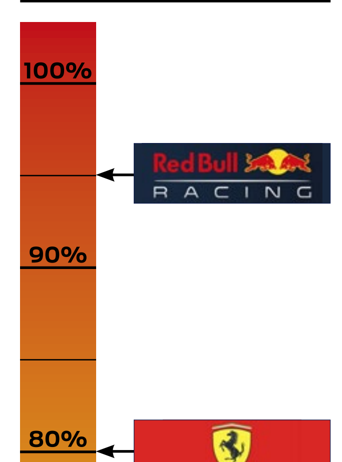
Zum zwölften Mal wurde in Suzuka der Weltmeister gekrönt. Nelson Piquet (1987), Ayrton Senna (1988, 1990, 1991), Alain Prost (1989), Damon Hill (1996), Mika Häkkinen (1998, 1999), Michael Schumacher (2000, 2003) und Sebastian Vettel (2011) gelang dieses Kunststück vor Max Verstappen. Für den Champion war es gleichzeitig der zwölfte Sieg der Saison im 18. Rennen. Und der 32. der sehr erfolgreichen Laufbahn. Übrigens wurde in Japan insgesamt 13 Mal ein Weltmeister gefunden. 1976 in Fuji war es James Hunt.



Der zweite Titel: Red Bull feiert Superstar Max Verstappen

FORMBAROMETER

100%



90%

80%

70%





60%



50%

ASTON MARTIN FORMULA ONE TEAM



40%





30%

WILLIAMS RACING

20%

10%

0%

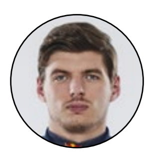
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,78
Es hätte ein großer Tag für Hamilton werden können. Wenn er nur an Ocon vorbeigekommen wäre. Doch der Alpine war wie eine Wand für ihn. Bei freier Fahrt hatte Hamilton den Speed von Leclerc und Pérez. Da wäre ein Podium drin gewesen.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,33
Russell war in Suzuka vom reinen Speed her etwas langsamer als Hamilton. Doch der WM-Vierte führte vor, was Hamilton nicht schaffte: Er überholte Autos. Zwei davon mitten in den S-Kurven, außen herum in Kurve 6. Der Lohn waren vier Punkte.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,17
Nach einer Woche Pause sammelt Verstappen wieder Bestnoten. Pole-Position und ein Sieg mit 27 Sekunden Vorsprung. Der Red-Bull-Pilot schonte auch noch die Vorderreifen am besten. Der alte Weltmeister ist zu Recht auch der neue.



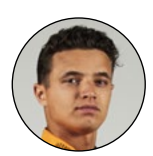
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 7,78
Die Euphorie des Singapur-Sieges ließ schon wieder nach. Pérez fehlten in der Qualifikation vier Zehntel auf Verstappen. Im Rennen kämpfte er bis zur Zielflagge mit Leclerc und gewann am grünen Tisch. Das brachte dem Teamkollegen den Titel.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 8,78
In der Qualifikation fehlte eine Hundertstel auf Verstappen. Doch im Rennen war der einstige WM-Gegner nicht zu stoppen. Leclerc konnte nur vier Runden mithalten. Dann brachen die Vorderreifen ein. So geriet er auch ins Visier von Pérez.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 06/10 – Ø 7,61
Der Mann auf der Pole-Position hätte auch Sainz heißen können. Es fehlten nur 0,057 Sekunden. Im Rennen kam der Spanier nur vier Kilometer weit. Aquaplaning schickte ihn hart in die Bande. Ein Glück, dass ihn kein anderes Auto traf.



Lando Norris - McLaren
Note: 07/10 – Ø 7,89
Das McLaren-Upgrade funktionierte in Suzuka nur halb so gut wie in Singapur. Norris schaffte es am Samstag und Sonntag gerade so in die Top 10. Es will etwas heißen, wenn er nicht mal Latifi knacken kann.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 07/10 – Ø 5,94
Ricciardo saß in Suzuka zum ersten Mal im McLaren mit dem Singapur-Upgrade. Und der Australier machte eine gute Figur. Er verfehlte das Q3 um 0,003 Sekunden und im Rennen den letzten Punkt um 2,095 Sekunden. Er hatte Norris vor der Nase.

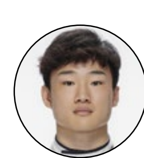


Fernando Alonso - Alpine
Note: 09/10 – Ø 8,22
Wieder legte Alonso los wie die Feuerwehr, baute dann aber in seine Q3-Runden Fehler ein. Trotz Platz 7 im Rennen kritisierte er sein Team. Man habe ihn zweimal zu spät zum Reifenwechsel geholt. Sonst wäre er viel weiter vorne gelandet.

Esteban Ocon - Alpine
Note: 10/10 – Ø 7,39
Lange fehlte Ocon eine halbe Sekunde auf Alonso. Doch im Q3 war er wach und stellte den Alpine auf einen achtbaren fünften Startplatz. Noch viel besser war sein Duell mit Hamilton. Trotz nachlassender Reifen wehrte er den Mercedes ab.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,78
Gasly kann ganz schön emotional werden. Im Qualifying beschimpfte er sein Team wegen Bremsproblemen. Im Rennen bekam die Rennleitung ihr Fett ab. Gasly passierte bei gelben Flaggen im Zweimeter-Abstand einen Bergekran.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 5,72
Der Druck auf Tsunoda muss riesig gewesen sein. Erst der Unfall in Singapur, dann das Heimspiel. Doch der Japaner löste die Aufgabe ordentlich, mit dem Aufstieg ins Q2 und einem Rennen, bei dem er 19 Runden lang um WM-Punkte kämpfte.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 09/10 – Ø 6,81
Suzuka ist Vettels Lieblingsstrecke. Das beflügelte ihn mit drei nahezu perfekten Qualifikationsrunden in die Top 10. Und von dort auf den sechsten Platz. Einziger Schönheitsfehler war ein Dreher in der ersten Kurve nach einer Kollision mit Alonso.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,56
Ein Verbremser warf Stroll aus dem Q1. Das Highlight aber war Strolls Regenstart, der ihn von Platz 18 auf Rang 11 brachte. Dort blieb er nur kurz. Dann richtete er sich bis zum Rennende auf dem zwölften Platz ein. Auf WM-Punkte fehlten drei Sekunden.



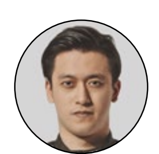
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 09/10 – Ø 4,00
Wer hätte gedacht, dass Latifi vor seinem Abschied noch Punkte holt? Der neunte Platz war echt verdient. Der frühe Wechsel auf Intermediates half, aber der Platz musste hart verteidigt werden. Norris biss sich 22 Runden die Zähne aus.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 6,94
Der Grand Prix von Japan dauerte für Albon nur vier Kilometer lang. Dann streikte der Motor. Albons beste Leistung war seine Q1-Runde. Der Williams ist nicht das ideale Auto für Suzuka, doch zum Aufstieg ins Q2 fehlten nur 55 Tausendstel.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 7,06
Wieder eine Nullrunde für Bottas. Immerhin konnte er Zhou wieder einmal in der Qualifikation schlagen. Im Rennen war er hinter Magnussen eingemauert. Für Überholmanöver war der Alfa Romeo auf den Geraden zu langsam.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,44
Der Dreher in der Startrunde war das Werk von Latifi. Dann versuchten die Strategen das Blatt mit einem späten und einem frühen zweiten Stopp zu wenden. Umsonst. Zhou blieb nur die schnellste Runde, für die es keinen Punkt gab.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,50
Der Crash im ersten Training war überflüssig und teuer. Doch Schumacher hielt dem Druck stand und qualifizierte sich vor dem Teamkollegen. Nach einer super Startrunde holte ihn das Team zu spät an die Box. Ein Poker, der nicht aufging.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,50
Magnussen war sauer. Er gab dem späten Boxenstopp die Schuld für verpasste Punkte. Dazu aber hätte er Tsunoda knacken müssen, und der war elf Sekunden schneller. Der Däne muss aufpassen: Langsam läuft ihm Schumi den Rang ab.

AUS DEM FAHRERLAGER

FORMEL 4 IN SUZUKA

Yuki Tsunoda kannte Suzuka aus der Formel 4, die er zwischen 2016 und 2018 in Japan bestritten hat. Er musste aber zugeben: „Ich habe schon im Simulator gemerkt, dass Suzuka in einem Formel-1-Auto eine andere Strecke ist. Die Rundenzeiten sind 40 Sekunden schneller." An seinen ersten Grand Prix als Zuschauer kann er sich nur dunkel erinnern: „Das war, als Vettel hier Weltmeister wurde. Ich saß in Kurve eins." Also 2011. Damals wurde Tsunoda vom F1-Virus infiziert. „Vorher waren mir die Motoren viel zu laut. Ich hatte mir immer die Ohren zugehalten."

VERSTÄNDNIS FÜR PÉREZ

Viele fragen sich, wie Sergio Pérez beim GP Singapur zwei Mal den Abstand zum Safety Car nicht einhalten konnte. Aston-Martin-Teammanager Andy Stevenson hat Verständnis dafür: „Unsere Fahrer erzählen uns, wie schwierig es ist, diese neuen Pirelli-Reifen aufzuwärmen. Speziell auf langsamen Strecken und bei Nässe. Du musst immer wieder Abstand lassen, um den Platz zu haben, die Reifen anzuwärmen. Praktisch alle Fahrer im Feld haben das gemacht. Ricciardo war noch viel schlimmer als Pérez."

EIN PFERD FÜR VETTEL

Die Fans von Suzuka sind berühmt für ihre Geschenke an die Fahrer. Sebastian Vettel bekam diesmal ein kleines Stoffpferd. Wohl eine Anspielung auf seine Ferrari-Zeit: „Die Leute schenken dir hier nicht irgendetwas. Sie machen sich Gedanken und stecken viel Arbeit in ihre Geschenke und Nachrichten an dich."



XPB

Beliebt in Japan: Sebastian Vettel

DAS LETZTE MAL SUZUKA

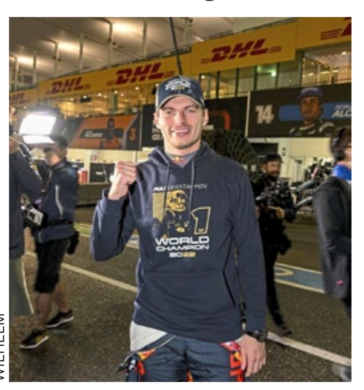
Die Rennstrecke von Suzuka gehört bei allen Fahrern zu den Top 5. Für Sebastian Vettel ist sie die Nummer eins: „In meiner Zeit sind viele neue Strecken dazugekommen und einige verschwunden. Mein Favorit aber war immer Suzuka. Hier fühlt es sich für mich auch ein bisschen anders an, dass ich zum letzten Mal auf einer Strecke fahre." Vettel kann sich sogar vorstellen, in Suzuka eines Tages ein Blitzcomeback zu geben: „Für ein Rennen, warum nicht. Wenn ein Team dazu bereit wäre. Ich bin sicher, dass von den Jungs keiner freiwillig zur Seite tritt, aber ich würde ernsthaft darüber nachdenken."

DAS ERSTE MAL SUZUKA

2014 bestritt Max Verstappen in Suzuka sein erstes Training in der Formel 1. Damals als dritter Pilot im Toro Rosso STR9. Der Champion erinnert sich: „Ich konnte nicht fassen, wie viel Leistung das Auto hat. Das war ein innerer Schock. Am Ende der Session war ich aber buchstäblich on fire."

NACHWEHEN VON SINGAPUR

Der Rennstart in Singapur war ursprünglich auf 20 Uhr angesetzt. Auf Englisch heißt die Formulierung dazu: „Scheduled Race Time". Ab diesem Moment laufen die drei Stunden für die Maximaldauer ab. Weil es vor dem Start regnete, verschoben die Sportkommissare kurzfristig die Startzeit auf kurz nach 21 Uhr, um einen echten Grand Prix über die (fast) volle Distanz abhalten zu können. Ein Teammanager ärgert sich: „Das liegt in ihrer Macht. Aber dann müssen sie auch ein offizielles Dokument verschicken, was sie in diesem Fall nicht getan haben."



WILHELM

Zeit wie im Flug: Max Verstappen

KOMMENTAR

Die FIA gibt in diesem Jahr keine glückliche Figur ab. Höflich ausgedrückt. Da wurden im Kleinen wie im Großen einige Böcke geschossen, die den Weltverband nicht in das beste Licht setzen. Es beginnt bei vielen kontroversen Entscheidungen der Rennleitung und hört beim großen Bild auf. Sergio Pérez kam zwei Mal mit einem blauen Auge davon. In Monte Carlo, als er die Boxenausfahrt kreuzte, und in Singapur, als er für zwei Safety-Car-Verstöße eine Strafe bekam. Andererseits fand Haas bei drei Frontflügelschäden keine Gnade. Kevin Magnussen musste an die Box, auch als der Flügel nur minimal beschädigt war. Die Verzögerungen beim Motor-Reglement hätten um ein Haar Audi vertrieben. Und sie haben das Porsche-Projekt mit Red Bull platzen lassen. Bis zum geplanten Termin der Bekanntgabe beim GP Österreich waren sich die Partner noch grün. Der aber ist geplatzt, weil es bis dahin kein Reglement gab. Auch jetzt erntete der Verband Unverständnis, als der für den 5. Oktober geplante Bericht der Finanzprüfer auf den 10. Oktober verschoben wurde. Angeblich, weil eine weitere administrative Schleife gedreht werden musste. Man kann sich bei dem neuen FIA-Präsidenten Mohammed bin Sulayem nicht ganz sicher sein, ob das der wirkliche Grund ist. Er macht gerne das Gegenteil dessen, was von ihm erwartet wird. Nur um seine Macht zu demonstrieren. So war es auch bei den Motorregeln. Sein Generalsekretär Peter Bayer drängte auf den geplanten Termin am 29. Juni. Er verlor seinen Job. Das Schmuckverbot für die Fahrer war wichtiger als die Revision einiger unsinniger Regeln wie der Safety-Car-Restart. Bei der Bekanntgabe des Kalenders für 2023 pfuschte er dem F1-Management ins Geschäft und publizierte ihn ohne Absprache früher als abgemacht. So macht er sich keine Freunde im Hauptquartier der Königsklasse. Noch so ein paar Ausrutscher, und die FIA könnte ein Auslaufmodell sein. Dann ist der Name „Formel 1" das letzte Faustpfand. ■



XPB

Auslaufmodell FIA? Mohammed bin Sulayem gibt sich als Fahrerfreund



Michael Schmidt
Redakteur

Braucht die Formel 1 die FIA noch? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Vier Teams und ein

Vier Teams machen sich Hoffnungen auf Platz 6. Alfa Romeo, Aston Martin, Haas und Alpha Tauri trennen nur 16 Punkte. Ein gutes oder schlechtes Rennen kann den Unterschied von 18 Millionen Dollar ausmachen.

Von: **Michael Schmidt**

Vorne ist alles klar. Der Kampf um die Weltmeisterschaft ist entschieden. Mercedes hat es nur der Zuverlässigkeit seiner Autos und Fahrer zu verdanken, dass es noch eine theoretische Chance gibt, Ferrari vom zweiten Platz zu stoßen. McLaren und Alpine werden ihr Duell um Platz 4 bis zum letzten Rennen austragen. Alpine schien die Schlacht bereits gewonnen zu haben, doch dann reichten zwei Nullrunden der Franzosen und ein großer Tag von McLaren, um die Situation auf den Kopf zu stellen. In Suzuka schlug das Pendel Richtung Alpine zurück.

Alfa Romeo wähnte sich auf seinem sechsten Platz so sicher wie Alpine zwei Stufen weiter oben. Und dann verpasste Aston Martin allen in diesem Bereich der Tabelle einen Warnschuss.

> „Das Wichtigste für uns ist, dass wir ein reibungsloses Wochenende hinkriegen. Dann fahren wir auch in die Punkte. Aber irgendetwas geht bei uns immer schief.“
>
> Günther Steiner, Haas-Teamchef

Die britische Edelmarke sammelte in zwei Rennen 20 Punkte und ist nun plötzlich wieder mitten drin im Geschäft. Seit der Sommerpause haben Aston Martin und Alpha Tauri Boden gutgemacht. Die Ferrari-Kunden Alfa Romeo und Haas treten dagegen auf der Stelle. So schiebt sich die ganze Gruppe zusammen.

Auch wenn Sauber noch Luft auf das Trio Aston Martin, Haas und Alpha Tauri hat, zeigten die Rennen in Singapur und Japan, wie gefährlich es wäre, sich auf einem vermeintlich komfortablen Vorsprung auszuruhen. „Wenn es vier normale Rennen gibt, sollten wir relativ sicher sein. Doch ein Chaosrennen ist



Platz 6 wackelt: Noch hat Alfa Romeo einen Vorsprung von sieben Punkten auf Aston Martin. Der neue Frontflügel funktioniert

immer dabei. Und da kann es jeden treffen", warnt Sauber-Sportdirektor Beat Zehnder. Bei den letzten beiden war das Team aus Hinwil nicht in der Verlosung.

Normal höchstens Platz 8

Bei einem normalen Verlauf des Rennens ist es für den Viererpulk fast unmöglich, in die Top 10 zu fahren. McLaren und Alpine haben sich um drei Zehntel vom Rest des Mittelfeldes abgesetzt. Es müssen aus der vorderen Hälfte des Feldes ein paar Autos ausfallen, um überhaupt auf der Sonnenseite stehen zu können. „Realistisch gesehen bleiben uns die Plätze 8 bis 10", gibt Haas-Einsatzleiter Ayao Komatsu zu. „Dafür muss die Strecke dem Auto passen, und wir brauchen ein sauberes und fehlerfreies Wochenende."

Die vier Teams sind sich in der Summe ihrer Eigenschaften sehr ähnlich. Die Autos haben unterschiedliche Stärken und Schwächen, die Teams individuelle Baustellen. Der Vierkampf wird nicht über das schnellste Paket entschieden, sondern über die geringste Anzahl an Pannen und Fehlern. Die Autos liegen mittlerweile nahezu auf einem Niveau. Alle vier hatten anfangs mit einer Instabilität in schnellen Kurven zu kämpfen, die aber weitgehend gelöst ist. Was Alpha Tauri gegen Haas und Aston Martin im Topspeed gewinnt, verliert man in den langsamen Kurven. Aston Martin leidet in der Qualifikation darunter, dass der AMR22B seine Reifen nur zögerlich auf Temperatur bringt, dreht aber im Rennen auf, weil sich die Schwäche auf die Distanz in einen Trumpf beim Verschleiß verwandelt.

Alfa begann die Saison mit einem Vorsprung auf seine drei Gegner. Man hatte das leichteste Auto im Feld, bis zum GP Spanien das aggressivste Entwicklungsprogramm, weil man davon ausging, dass es mit komplett neuen Autos am Anfang einfacher ist, Punkte zu holen, als am Ende. Die Rechnung ging auf. Die Eidgenossen hatten schon nach dem GP Kanada 51 ihrer 52 Punkte auf dem Konto. Der Vorsprung ist mittlerweile aufgebraucht. Die anderen haben ihre Autos abgespeckt und ihr Upgrade-Pensum erhöht. „Wenn wir immer noch den Gewichtsbonus von dreieinhalb Zehnteln hätten, lägen wir immer noch in den Top 10", glaubt Zehnder.

Die größte Baustelle des WM-Sechsten ist die Zuverlässigkeit. Elf Ausfälle sind negativer Saisonrekord. Keiner hat weniger Rennkilometer zurückgelegt als Valtteri Bottas und Guanyu Zhou. Probleme mit den Kühlern haben mindestens zehn Punkte gekostet. Die sind ausgeräumt. Der Motor ist aber immer noch nicht sattelfest. Ferrari bekommt seine Probleme mit den Ventilen nur langsam in den Griff. Bottas hat schon sechs Einheiten im Pool. Zhou erwartet noch eine Motorstrafe. Auch bei Haas rechnet man damit, dass Kevin Magnussen und Mick Schumacher noch je eine Antriebseinheit brauchen.

Das US-Team hadert damit, dass es zu wenige reibungslose Wochenenden gibt: „Unser Auto ist gut. Aber entweder geht es im Training was schief oder im Rennen. Entweder bei den Fahrern oder bei uns", ärgert sich Teamchef Günther Steiner. In Suzuka waren es zu späte Boxenstopps.

Alpha Tauri verliert zu viele Punkte durch Fehler am Kommandostand. „Wir müssen unsere Abläufe verbessern", fordert Pierre Gasly, der sich in dieser Saison mehrmals durch falsche Strategieentscheidungen um Punkte gebracht sah. Yuki Tsunoda macht immer noch zu viele Fehler. Aston Martin hat mit Sebastian Vettel und Lance Stroll die beste Fahrerpaarung, dafür aber das Problem der schlechten Startplätze und des schwachen Topspeeds, der dann das Überholen im Rennen erschwert.

Es geht in dieser Gruppe nicht nur um persönlichen Ehrgeiz, sondern auch um viel Geld. Wenn Liberty 2023 die gleiche Summe ausschüttet wie dieses Jahr, dann kassiert der Sechste 84 Millionen Dollar, der Siebte 75, der Achte 71 und der Neunte 66. ■



Schlussspurt: Aston Martin wird noch zur Gefahr für Alfa Romeo



Punktgleich mit Alpha Tauri: Haas wartet seit sieben Rennen auf Zählbares



Zu viele Fehler: Fahrer und Team patzen zu oft. Das wirft Alpha Tauri zurück

Formel 1

Was zählt der Crash?

Ein massiver Crash zum Ende des ersten Trainings verdunkelt Mick Schumachers zuletzt wieder gestiegene Chancen auf das zweite Haas-Cockpit. Schumacher findet, dass andere Kriterien bei der Bewertung zählen sollten.

Von: **Michael Schmidt**

Mick Schumacher war auf einem guten Weg, verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Der 23-Jährige hatte in den Rennen nach der Sommerpause durchweg gute Leistungen gezeigt und Teamkollege Kevin Magnussen immer stärker unter Druck gesetzt. Seine Chancen im Duell mit Nico Hülkenberg um das zweite Haas-Cockpit waren gestiegen. Teamchef Guenther Steiner hatte angedeutet, dass die Leistungen in den nächsten Rennen bei der Bewertung eine Rolle spielen.

Da kam der Unfall in der Auslaufrunde des ersten Trainings in Suzuka zum dümmsten Moment. Der dritte große Schumacher-Crash des Jahres kostet das Team erneut eine halbe Million Dollar.

„Es war ein unnötiger Unfall auf dem Weg zurück an die Boxen", ärgerte sich Steiner. Schumacher gab an, dass er in der Gischt eines Ferrari die Pfütze in Kurve 8 übersehen hatte. „Es würde mich wundern, wenn der eine Moment eine Rolle spielt und die zuletzt gezeigten Leistungen überdeckt", meinte Schumacher. ■



MOTORSPORT IMAGES

Dritter großer Crash: Schumacher verunfallte auf dem Weg zur Box

Formel 1

Der Topspeed-Trick

Red Bull glänzt in diesem Jahr mit einem überragenden Topspeed. Das hat nicht nur etwas mit effizienter Aerodynamik zu tun. Red Bull senkt das Auto auf den Geraden ab. Ein alter Trick unter schwierigen Rahmenbedingungen.

Von: **Michael Schmidt**

Der Topspeed war traditionell die Schwachstelle der Red Bull. Lange redete man sich auf den Motor heraus. 2021 ging das nicht mehr. Der Honda-Motor stand Mercedes und Ferrari um nichts nach. Da wirkte sich die extreme Anstellung des Autos negativ auf den Luftwiderstand aus. Und Red Bull verzichtete auf einen Trick, den Teams wie Ferrari oder Alpine schon seit Jahren einsetzten und den Mercedes zur Perfektion gebracht hat. Ab einer bestimmten Geschwindigkeit senkte sich auf den Geraden das Heck ab, was einen Strömungsabriss im Diffusor erzeugt.

Mit hydraulischen Fahrwerken war der Absenkmechanismus gut steuerbar. In diesem Jahr aber schreiben die Regeln wieder konventionelle Federn und Dämpfer vor. Eine zweistufige Niveauregulierung auf mechanischem Weg braucht Platz und kostet Gewicht. Deshalb haben fast alle Teams darauf verzichtet. Red Bull jedoch soll auf den Zug aufgesprungen sein. Mit Erfolg. Der RB18 ist das schnellste Auto auf den Geraden. Auf neun von 18 Strecken ging der Topspeed-Rekord an Red Bull. Nur Williams kann halbwegs mithalten. Der FW44 hat aber auch viel weniger Abtrieb. „Das ist nicht nur aerodynamische Effizienz. Da steckt Mechanik dahinter", ist sich Charles Leclerc sicher. Red Bull hat auf das richtige Pferd gesetzt. Das extra Gewicht hat man praktisch schon wieder abgespeckt. ■



WILHELM

Topspeed-Wunder: Ein Trick soll den Red Bull auf Geraden beflügeln

NACHRICHTEN

DE VRIES FÜR GASLY
Alpine und Alpha Tauri haben ihre Fahrerwahl wie erwartet bestätigt. Nyck de Vries erhält von Alpha Tauri einen Einjahresvertrag und macht dafür den Weg frei für Pierre Gasly zu dessen Wunschteam Alpine. Es ist der erste französische Rennstall mit zwei französischen Fahrern seit Larrousse mit Philippe Alliot und Yannick Dalmas 1994.

NEUES INTERESSE AN GP
Der Formel-1-Kalender platzt 2023 aus allen Nähten. Und dabei musste das Comeback von Südafrika noch verschoben werden. Die Interessenten an einem Grand Prix werden immer exotischer. Es laufen Gespräche zu Rennen in Bogotá (Kolumbien), Seoul (Korea) und Panama.

RICCIARDO RAUS
Williams wartet bis Abu Dhabi. Dann dürfte Nachwuchs Logan Sargeant den Zuschlag für das zweite Cockpit erhalten. Sofern er die notwendigen Punkte für die Superlizenz einsammelt. Wenn nicht, hat Mick Schumacher eine Chance, sollte sich Haas gegen ihn entscheiden. Daniel Ricciardo geht leer aus. Der McLaren-Fahrer weiß um sein Schicksal: „Die Realität sieht so aus, dass ich 2023 nicht in der Startaufstellung stehen werde." Womöglich findet er bei Mercedes als Ersatzfahrer Unterschlupf.

REIFENTEST VERSCHOBEN
Das zweite Training in Suzuka sollte für einen großen Reifentest zweckentfremdet werden. Regen durchkreuzte die Pläne von Pirelli. Das Ersatzwochenende ist bereits gefunden. Neben Austin wird auch das zweite Freitagstraining in Mexiko auf 90 Minuten verlängert. Pirelli lässt dann die Teams unterschiedliche Prototypen-Mischungen testen, ohne dass die wissen, um welche Sorte es sich handelt. Das große Ziel ist es, die Vorderreifen zu stärken, um das Untersteuern zu verringern.

Prototypen- und GT-Sport | 6. Lauf Nürburgring Langstrecken-Serie

Im Doppelpack



Die Startnummer 16 von Phoenix Racing entschied das Teamduell für sich

BR FOTO

Nach zuletzt zwei Falken-Siegen schlug Lokalmatador Phoenix Racing bei NLS 7 mit einem Doppelsieg zu. Der neue Porsche 911 GT3 R, der seine Rennpremiere in den Händen von Manthey Racing feierte, überraschte auf Anhieb mit einer tadellosen Vorstellung und überzeugte mit dem dritten Platz.

Von: **Bianca Leppert**

Phoenix-Teamchef Ernst Moser war am vergangenen Wochenende in einer Lage, von der wohl jeder Teamchef träumt. Bei NLS 7 holte sein Kutscher Frank Stippler nicht nur die Pole-Position und legte damit vor, sondern es zeichnete sich während des Rennens auch klar ein Doppelsieg für seine Mannschaft ab. Die Frage lautete nur: Welcher der beiden Kandidaten macht den Stich? Der grüne Audi R8 LMS Evo II mit der Startnummer 16 (Kuba Giermaziak, Luca Engstler, Kim-Luis Schramm) oder der blaue Audi mit der Nummer 5 von Stippler und Vincent Kolb? Am Ende überquerte die #16 die Ziellinie mit 21,649 Sekunden Vorsprung vor den Teamkollegen.

Dabei boten Engstler, der seine Nordschleifen-Premiere feierte, und Kolb einen wahren Krimi für die Fans an der Strecke. Am Ende wechselte die Führung mehrmals zwischen den beiden, im Tiergarten kam das Duell zu seinem Höhepunkt, als sich Luca Engstler schließlich durchsetzte und nur wenige Meter später die Box vor den Teamkollegen ansteuerte. Nach dem Service, der für beide exakt gleich lang hätte dauern müssen, bog aber Kolb wieder in Führung liegend auf die Strecke – die Verwirrung war damit erst mal perfekt.

Fehler beim Boxenstopp

„Es gab ein Missverständnis", erklärte Giermaziak hinterher. „Luca ist sein erstes Rennen hier gefahren und hat das Auto in Neutral abgestellt, was wir sonst nie machen. Ich habe beim Countdown von fünf Sekunden nicht realisiert, dass das Auto in Neutral steht. Als ich dann losfahren wollte, musste ich erst den Gang einlegen. Wir haben eine Position verloren, konnten das aber auf der Strecke dann wieder wettmachen. Es gab keine Teamorder oder so."

> „Es gab ein Missverständnis an der Box. Ich musste noch mal den ersten Gang einlegen und habe so einen Platz verloren, das konnte ich auf der Strecke wieder wettmachen."
>
> Kuba Giermaziak, Phoenix

Auch das Duo Stippler/Kolb freute sich einmal mehr über den zweiten Platz. „Es war ein gutes Rennen", sagte Stippler. „Bei Vincent hat unglücklich einmal eine Code-60-Phase 30 Sekunden gekostet. Am Ende waren es 20 Sekunden Rückstand. Von daher war ein Sieg heute möglich, aber so ist das manchmal mit Code 60 – es kann eben am Ende rennentscheidend sein."

Dabei lief es von Beginn an mit der Pole-Position für Stippler ganz nach Plan. Am Start setzten die meisten Teams auf Regenreifen, weil der Himmel seine Schleusen öffnete. Dabei behielt der Audi-Werksfahrer nach einem kurzen Schlagabtausch mit Nico Menzel im Huber-Porsche die Oberhand. Nach fünf Runden war die Strecke genug abgetrocknet, um auf Slicks zu wechseln. Stippler übergab in Führung liegend nach zwei Stints an Kolb. Der erwischte direkt eine weitere Regenschauer-Phase und lieferte sich anschließend das teaminterne Duell mit Engstler.

Auf dem dritten Rang komplettierte der neue Porsche 911 GT3 R das Podium. Ein kleiner Erfolg, schließlich waren es die ersten Rennkilometer auf der Nürburgring-Nordschleife für den neuen GT3-Renner der Generation 992. Dabei hatte Porsche das Ganze nur als Testeinsatz geplant. Weil es noch keine GT3-Homologation für das Auto gibt, musste man in der SP-X-Klasse hinter der kompletten GT3-Meute starten und bei jedem Boxenstopp 30 Sekunden zusätzlich absitzen. Im Ziel betrug der Rückstand 2.07,450 Minuten.

„Wenn du die 90 Sekunden, die wir an der Box verloren ha-

ben, abziehst, siehst du die Realität. Das Auto hat funktioniert wie erwartet, aber wir sind nicht geflogen", sagte Frédéric Makowiecki, der sich die Startnummer 911 mit Julien Andlauer teilte. „Wir wissen nun, wo wir uns noch verbessern müssen. Es geht generell um die Balance und darum, sich an die Bedingungen anzupassen. Deshalb waren die gemischten Bedingungen heute gut für uns." Andlauer ergänzte: „Wir hatten das ganze Rennen keine Probleme mit der Zuverlässigkeit oder der Technik."

Adrenalin auf Meister-Kurs

Der beste Mercedes-AMG landete eigentlich auf dem vierten Platz. Julien Apothéloz, Luca-Sandro Trefz und Stevenson Casper beendeten das Rennen für Landgraf Motorsport mit 3.35,903 Minuten Rückstand auf die Spitze. Sie wurden allerdings nachträglich disqualifiziert, weil die Fahrzeughöhe nicht dem Reglement entsprach, was alle anderen eine Position aufrücken lässt.

Die Markenkollegen vom Team Haupt Racing mussten sich nach einem Dreher und Einschlag in die Leitplanken schon nach einer Runde verabschieden. Ein ähnliches Schicksal ereilte den Walkenhorst-BMW #34 bereits im Zeittraining, weshalb es gar nicht erst zur Teilnahme am Rennen kam.

Hinter dem Landgraf-Mercedes folgte mit dem Schnitzelalm-Mercedes von Carrie Schreiner und Peter Terting ein weiterer Vertreter der Sternenkrieger. Bestes Pro-Am-Auto war der Aston Martin Vantage GT3 von Prosport Racing mit Nico Verdonck und Christoph Breuer am Lenkrad auf Position 5. Der Huber-Porsche, der ebenfalls mit Pro-Am-Nennung angetreten ist, beendete das Rennen ursprünglich auf Platz 6, wurde aber wegen eines Code-60-Vergehens mit einer Strafe von 320 Sekunden belegt und landete hinter den Cup-Porsche von KKrämer und W&S Motorsport. Der Triumph in der Am-Kategorie ging an Michael Heimrich und Arno Klasen im Twin-Busch-Audi.

Beste Unterhaltung wurde auch in den kleineren Klassen geboten. In der V4 kabbelten sich bis zum Schluss Philipp Leisen (Adrenalin Motorsport Team Alzner Automotive) und Malte Tack (Manheller Racing). Der Sieg ging schließlich an Leisen mit 5,104 Sekunden Vorsprung.

In der Meisterschaft setzten Daniel Zils, Oskar Sandberg und Sindre Setsaas im BMW 330i des Adrenalin Motorsport Team Alzner Automotive ihren Positiv-Trend mit dem sechsten Klassensieg fort und sind nun als Tabellenführer auf dem besten Weg zum Titel. Die Verfolger Mauro Calamia, Ivan Jacoma und Kai Riemer von Schmickler Performance im Porsche 718 Cayman GT4 CS (982) holten in der Cup-3-Klasse nur Rang 3. Daniel Blickle und Tim Scheerbarth wurden im Porsche 911 GT3 Cup von AVIA W&S Motorsport Zweite in der Cup 2-Klasse. ■

NLS, 6. LAUF, 54. ZEWOTHERM ADAC BARBAROSSAPREIS (4 STUNDEN)

Pole-Position
#5, Stippler/Kolb (Scherer Sport Team Phoenix, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 8.10.050 min
Schnellste Runde
#5, Stippler/Kolb (Scherer Sport Team Phoenix, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.57,319 min

1.	#16	Giermaziak/Schramm/Engstler	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	28 Runden
2.	#5	Stippler/Kolb	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 21,649 sec
3.	#911	Makowiecki/Andlauer	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.07,450 min
4.	#2	Schreiner/Terting	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 4.17,642 min
5.	#17	Breuer/Verdonck	PROsport Racing	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro-Am	+ 5.41,906 min
6.	#112	Krämer/Brück/Kranz	KKrämer Racing	Porsche 911 GT3 Cup	CUP 2	+ 7.12,392 min
7.	#720	Blickle/Scheerbarth/Jahn	AVIA W&S Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	CUP 2	+ 7.17,512 min
8.	#25	Menzel/Rader/Schell	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 11.05,690 min
9.	#102	Müller/Von Danwitz	Black Falcon Team Identica	Porsche 911 GT3 Cup	CUP 2	+ 1 Runde
10.	#53	Kofler/Siljehaug	True Racing	KTM X-BOW GT2	SP-X	+ 1 Runde


BR FOTO

Der neue Porsche 911 GT3 R kam im klassischen Grello-Design daher


BR FOTO

Nach knappem Finale Klassensieger in der V4: Leisen/Frisse/Erlbacher


BR FOTO

Prominent: Ex-Formel-1-Pilot Kazuki Nakajima startete im Toyota GT86



BR FOTO

Gesamtrang 6 und Klassensieger in der Cup 2: Krämer/Brück/Kranz



Das Craft Bamboo-AMG-Trio Marciello, Morad und Juncadella holte beim dritten IGTC-Lauf in Indianapolis den Sieg

IGTC

AMG holt IGTC-Titel

Beim dritten Rennen der Intercontinental GT Challenge (IGTC) stand in Indianapolis die Renndistanz von acht Stunden auf dem Programm. Nur Mercedes und Ferrari zeigen 2022 aufgrund der Punktesituation Interesse an der inoffiziellen GT3-WM. In Indianapolis holte Mercedes den vierten IGTC-Sieg und den Hersteller-Titel.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie war die IGTC das große Zugpferd im GT3-Sport: Bis zu neun Hersteller kloppten sich um einen der schönsten Pokale im Motorsport, fünf Rennen auf fünf Kontinenten machten die Sache rund. Die Pandemie hat die IGTC stark in Mitleidenschaft gezogen, da viele Rennen in entfernten Kontinenten ausfallen mussten.

Vom alten Glanz war auch beim dritten Lauf der IGTC in Indianapolis nicht viel zu spüren: 14 GT3-Rennwagen standen offiziell am Start, aufgefüllt durch ein paar Gaststarter aus Amerika. Die Masse des IGTC-Feldes stellten Mercedes und Ferrari, denn nur diese beiden Marken hatten noch Chancen auf die Titel in der Hersteller- und der Fahrerwertung. Dass allerdings auch kleine Starterfelder große Rennen produzieren können, belegte das 8h-Rennen in Indianapolis: In den ersten vier Stunden plätscherte die Sache noch vor sich hin, doch in den letzten zwei Rennstunden beharkten sich Mercedes-Pilot Raffaele Marciello und Ferrari-Kutscher Antonio Fuoco auf absolut sehenswerte Art und Weise – kein Wunder, gelten die beiden Italiener doch als die großen Superstars im GT3-Geschäft.

AMG: vierter Sieg in Folge

Marciello kreuzte die Ziellinie nach hartem Kampf mit acht Zehnteln Vorsprung auf Fuoco, Platz 3 ging an den Winward-Mercedes von Philip Ellis, Russell Ward und Jules Gounon. Dank der zwei Podestplätze und des dritten Mercedes-Saisonsieges in der IGTC in Folge (12h Bathurst, 24h Spa, 8h Indy) haben sich die Schwaben vor dem Finale in Abu Dhabi (9.–11. Dezember) bereits den Hersteller-Titel gesichert.

Wie es zum Duell an der Spitze kam? Zunächst mussten sowohl der Top-Mercedes von Craft Bamboo als auch der Top-Ferrari von AF Corse das Rennen von hinten in Angriff nehmen, weil sie im ersten Quali-Abschnitt in eine rote Flagge liefen und ohne Rundenzeit nicht fürs Shootout qualifiziert waren – ein Umstand, der im Fahrerlager kontrovers diskutiert wurde.

Doch weil das schmale Feld eh nur 14 Wagen umfasste, war das am Ende kein Beinbruch. Anlass zu Diskussionen lieferten auch die zwei Gelbphasen: Bei der ersten SC-Phase wurde ein Wave-by für Backmarker durchgeführt, obwohl man den Teams zuvor mitgeteilt hatte, dass es keinen Wave-by geben sollte. Bei der zweiten Gelbphase gab es keinen Wave-by mehr, was aus Sicht von Titelaspirant Jules Gounon (Winward-AMG) ärgerlich war, denn damit spielte er im Kampf um den Sieg zwangsläufig keine Rolle mehr. Nach Platz 3 in Amerika büßte der Franzose seine IGTC-Führung an Markenkollege Daniel Juncadella ein, der nach dem Indy-Erfolg an der Seite von Daniel Morad und Raffaele Marciello die Fahrerwertung jetzt mit fünf Punkten Vorsprung vor Gounon anführt.

Der Craft Bamboo-AMG und der AF Corse-488 stürmten nach dem Start im Parallelflug von den hinteren Startplätzen an die Spitze, mit klaren Vorteilen für Ferrari: Fuoco konnte den Mercedes um 13 Sekunden distanzieren, Teamkollege de Pauw vergrößerte den Abstand bis zur Rennhälfte auf 25 Sekunden. Doch die Freude hielt nicht lange: Der Belgier bekam eine Durchfahrtsstrafe wegen eines Feindkontaktes, nach der Strafe lag der Ferrari 20 Sekunden hinter dem AMG von Juncadella.

Ein Unfall von Lambo-Pilot Andrea Caldarelli sorgte in der fünften Rennstunde für die erste Safety-Car-Phase, der kontroverse Wave-by hielt fünf Autos in der Führungsrunde. Doch letztlich war gegen die beiden Topautos von Craft Bamboo und AF Corse eh kein Kraut gewachsen. Daran änderte auch die zweite SC-Phase in der sechsten Stunde nichts, außer dass der Ferrari von Fuoco nun wieder direkt hinter dem führenden Marciello hing.

Damit startete die spannende Schlussphase: Fuoco konnte Marciello nach dem Restart im Verkehr zunächst austricksen, doch Marciello ließ die Schmach nur 20 Minuten auf sich sitzen, bevor er zurückschlug und wieder die Führung übernehmen konnte. Nach dem letzten Stopp konnte sich Marciello zuerst um bis zu vier Sekunden absetzen, doch dann drehte der Ferrari mit Fuoco am Steuer nochmals auf – AF Corse hatte das Auto gezielt auf die kühleren Bedingungen in der Schlussphase abgestimmt.

Die letzten 15 Minuten hätten für Fans unterhaltsam sein können, wenn sie anwesend gewesen wären. Fuoco war im Verkehr äußerst motiviert – er hatte erst vor zwei Wochen den GTWC-Endurance-Titel an seinen italienischen Landsmann Marciello verloren. Doch der eine Italiener verlor im Verkehr hinter dem anderen Italiener Abtrieb und Grip und am Ende auch das Rennen – wobei ihn Marciello in der letzten Runde auch noch mal freundlich von der Piste drückte und so den Sieg sicherstellte. ■

DRITTER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

IGTC-Rennen in Indianapolis (USA)
Streckenlänge: 3,925 Kilometer; Renndistanz: 1287,400 Kilometer

	Fahrer	Team/Fahrzeug	Ergebnis
1.	Marciello/Juncadella/Morad	Craft Bamboo-Mercedes AMG GT3	328 Runden
2.	Fuoco/de Pauw/Serra	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+ 0,800 sec
3.	Ellis/Gounon/Ward	Winward Racing-Mercedes AMG GT3	+ 1.16,351 min
4.	Molina/Rigon/Ragues	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+ 2 Runden
5.	Habul/Konrad/Baumann	SunEnergy-Mercedes AMG GT3	+ 3 Runden
6.	Balzan/Mancinelli/Sbirrazzuoli	Conquest Racing-Ferrari 488 GT3	+ 3 Runden
7.	Goickbergh/Pepper/Perrera	KPAX Racing-Lamborghini Huracán	+ 5 Runden
8.	Branam/Burton/Lewis	TR3 Racing-Lamborghini Huracán	+ 6 Runden
9.	Bachler/Sofronas/Washington	GMG Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 6 Runden
10.	Grunewald/Wetherill/Dalziel	Triarsi Competizione-Ferrari 488 GT3	+ 7 Runden

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA-Serie: Testfahrten in den neuen Topklassen LMH und LMDh

News-Update LMDh & LMH

Auf beiden Seiten des Atlantik herrscht reger Testbetrieb in den beiden neuen Topklassen LMDh (IMSA) und LMH (WEC). Der größte Druck herrscht in Amerika, denn dort hat die Homologationsphase bereits begonnen. Acura, BMW und Cadillac testeten letzte Woche in Atlanta, Porsche hat nächste Woche einen Monstertest in Sebring vor der Brust.

Von: **Marcus Schurig**

Doch beginnen wir mit unserem Update zuerst mit den Hypercars in Europa: Peugeot hat Anfang Oktober einen Test in Monza durchgeführt, wo es vor allem um die Optimierung der Topspeedwerte ging. Dazu haben die Franzosen bekannt gegeben, dass sich James Rossiter in Zukunft auf seinen Job als Formel-E-Teamchef bei Maserati konzentriert, was bedeutet, dass Neuzugang Nico Müller sein Debüt beim WM-Finale in Bahrain geben könnte.

Ferrari hat mittlerweile mehr als 10 000 Testkilometer auf den Strecken in Fiorano, Mugello, Barcelona, Imola und jüngst in Portimão mit seinem neuen Hypercar mit V6-Biturbo abgespult. Das Auto wird am 30. Oktober bei den Ferrari World Finals in Imola vorgestellt. Laut Sportchef Antonello Coletta folgen über die nächsten Monate im Schnitt alle zehn Tage weitere Tests.

Zurück nach Amerika: Cadillac hat mit dem Test in Atlanta mittlerweile auch schon 11 000 Kilometer abgespult, die Fahrer sind zufrieden mit den Fortschritten: „Das Auto ist sehr leistungsstark, hat aber viel weniger Abtrieb als frühere LMP-Generationen – das ist eine echte Herausforderung für die Fahrer und die Ingenieure!“ BMW hatte in Atlanta offenbar einen guten und soliden Test, was man von Acura nicht sagen konnte: Da gab es zwei Unfälle binnen zwei Tagen, angeblich wegen blockierender Bremsen. Porsche nahm wie geplant nicht am Atlanta-Test teil, die Schwaben fahren nächste Woche einen viertägigen Test auf der Marterpiste in Sebring. „Ein Tag ist für Performance-Tests reserviert, dann fahren wir drei Tage und Nächte durch“, so Projektleiter Urs Kuratle. „Wenn was kaputtgeht, reparieren wir und fahren weiter.“ Zum ersten Mal fahren alle Porsche-LMDh-Fahrer, inklusive Entwicklungsfahrer Frédéric Makowiecki. ■



XYNAMIC

Acura hatte gleich zwei größere Unfälle beim LMDh-Test in Atlanta

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

911 GT3 R: ZWEI NLS-LÄUFE

Der neue Porsche 911 GT3 R für die GT3-Klasse, der am letzten Wochenende sein Renndebüt auf der Nordschleife gab, wird diese Saison noch zwei weitere NLS-Rennen bestreiten: Die Teams Falken Motorsport und Dinamic Motorsport treten dabei mit Fahrzeugen in der entsprechenden farblichen Livery der Teams (Falken und Pirelli-Livery bei Dinamic) an.

IGTC: NUR MIT GT3 UND GT2

Am Rande des IGTC-Rennens in Indianapolis bestätigte Promoter Stéphane Ratel, dass in Zukunft keine GT4-Autos mehr im Feld der IGTC an den Start gehen werden. In Indianapolis war das bis 2021 der Fall, in diesem Jahr waren GT4 nicht startberechtigt. „In Zukunft fahren bei den IGTC-Rennen nur noch GT3- und GT2-Fahrzeuge“, so Ratel. Bei nahezu allen IGTC-Läufen dürfte sich das als praktikable Lösung erweisen, nur nicht beim Japan-Rennen in Suzuka, das allerdings seit 2019 wegen Corona nicht mehr im Kalender war. In Japan tut sich Ratel schwer, lokale Starter beim IGTC-Lauf anzulocken, weil alle Teams, die in der japanischen Super-GT-Serie fahren, exklusive Reifen-Deals haben, die einen Start zum Beispiel mit Pirelli-Reifen in der IGTC untersagen.

NEUE BOP FÜR NEUEN 911

Der Porsche 911 GT3 R bekam bei NLS 7 die erste Einstufung in der BoP für die Nordschleife. Das Gewicht von 1300 Kilogramm und das Tankvolumen blieben dasselbe wie beim Vorgängermodell. Die Restriktoren sind statt 34 und 33,3 Millimeter neuerdings 34,0 und 34,5 Millimeter groß. Zur Einordnung: Porsche nutzt nun wie Audi den neuen FIA-Restriktor. Der hat eine etwas andere Geometrie und ist offenbar nicht ganz so effizient wie das Vorgängermodell, wird aber bei allen neuen Homologationen verwendet.

IGTC OHNE GT3-NEUWAGEN

GT-Promoter Stéphane Ratel erteilte Spekulationen eine Absage, wonach die neu homologierten GT3-Autos (Ferrari 296 GT3, Porsche 911 GT3 R, Lamborghini Huracan GT3 Evo2) für 2023 bei den ersten beiden IGTC-Läufen



SRO

2023 in Bathurst (3.–5. Februar) und in Kyalami (23.–25. Februar) startberechtigt seien. Laut Ratel findet der offizielle BoP-Test der SRO Anfang März statt. „Vorher sind neue GT3-Autos nicht in der IGTC startberechtigt.“

BMW MIT LINDE & WITTMANN

BMW M Motorsport hat letzte Woche bestätigt, dass ihre Werksfahrer Sheldon van der Linde und Marco Wittmann beim IMSA-Saisonstart Ende Januar in Daytona und im März in Sebring als dritte Fahrer beim Renndebüt des BMW V8 Hybrid am Start stehen werden. Damit ist auch klar, dass beide Piloten als Stammfahrer bei den WEC-Einsätzen ab 2024 gesetzt sind. Dazu wird der Amerikaner Colton Herta das BMW-Aufgebot in Daytona verstärken.

CORVETTE GT3 „GETEILT“

Corvette Racing hat letzte Woche über ein Teaser-Video erste stark getarnte Aufnahmen von der neuen GT3-Corvette geteilt, die ihr Debüt beim 24h-Rennen in Daytona 2024 geben wird. Das neue Auto hat bereits einen Rollout auf dem GM-eigenen Milford-Testgelände absolviert, am Steuer saß Antonio García. Die Testphase beginnt im Herbst, als Antrieb dient der 5,5-Liter-V8 mit flacher Kurbelwelle aus dem Z06-Modell.

„Es geht auch um Wertschätzung“

Antriebsingenieur Julien Moncet wurde nach dem Abgang von Andrea Adamo für eine Rallye zum provisorischen Hyundai-Teamchef ernannt. Zehn schwierige Monate später ist er immer noch im Amt. Der 47-Jährige über einen erfolgreichen Sommer, die ideale Fahrerriege und gegenseitige Wertschätzung.

Von: **Reiner Kuhn**



ROESELER



Julien Moncet

Geburtstag: 10. Februar 1975
Geburtsort: Neuilly sur Seine (F)
Herkunftsland: Frankreich

Wie groß war der Schock nach dem Saisonstart?
Wir waren mit dem neuen Auto sehr spät dran und mussten einen heftigen Unfall mit dem ersten Testträger wegstecken. Zum Saisonstart wurden wir auf der letzten Rille fertig und wussten, dass es erst einmal schwierig wird, schließlich warten die Wettbewerber nicht auf dich. Ein Auto standfest und schnell zu machen, geht nicht von heute auf morgen, schon gar nicht, wenn mit dem Hybridantrieb eine neue Technologie hinzukommt.

Wie schwierig ist es, da fokussiert zu bleiben?
In der Vergangenheit hat das Team bewiesen, dass es Siege und Titel holen kann. Warum sollte dies nicht mehr möglich sein? Die Frage lautete also nicht, ob oder ob nicht, sondern wann wir wieder ganz vorne mitmischen können. Ich war eher überrascht, wie schnell wir die Lücke zu Toyota und M-Sport geschlossen haben. Beim dritten Lauf in Kroatien standen Ott (Tänak) und Thierry (Neuville) auf dem Podium. Ohne die vielen Probleme wäre der Sieg drin gewesen. Unsere Performance zeigte trotz vieler Rückschläge schnell nach oben.

Und gipfelte im Sommer in vier WM-Siegen in Folge ...
Schon in Portugal waren wir dran und haben auf Sardinien erstmals gewonnen. Unser Hauptproblem war die Standfestigkeit. Wir hatten viele mal kleinere, mal größere Probleme in unterschiedlichen Bereichen. Aber je länger wir uns mit dem Auto beschäftigen konnten, desto besser wurde es.

> „Keine Frage, ich hätte mir mehr Unterstützung von den Verantwortlichen aus Korea gewünscht.“
>
> Julien Moncet

Nun folgen noch zwei Asphalt-Rallyes in Spanien und Japan. Was ist drin?
Alles! In Kroatien waren wir nah dran, und in Ypern haben wir gewonnen. Das Auto scheint auf Asphalt zu funktionieren. Ich bin sehr zuversichtlich, auch deshalb, weil alle unsere Fahrer, egal ob Thierry, Ott oder Dani (Sordo), siegfähig sind.

Gerade haben Sie Oliver Solberg entlassen. Warum?
Wir sind zu dem Entschluss gekommen, künftig erfahrenere und beständigere Crews am Steuer unserer Autos zu haben.

Wie steht es um den Verbleib von Neuville und Tänak?
Natürlich wollen wir, dass unsere beiden Topfahrer auch kommende Saison für uns fahren. Sowohl Thierry als auch Ott haben einen Vertrag für 2023.

Fragt man bei Ihren Fahrern nach, geben die sich eher bedeckt und heizen damit die Gerüchteküche an. Wie ernst nehmen Sie das?
Ich denke, es gehört zum Geschäft, dass jeder mit jedem spricht. Fahrer prüfen ihren Wert, Teams die Vertragslaufzeiten. Der Fahrermarkt ist sehr dünn. Zwei der vier Topfahrer stehen bei uns unter Vertrag. Es liegt an uns, ihnen das bestmögliche Paket anzubieten. Da geht es nicht nur um das Gehalt, sondern auch um das Umfeld im Team, die Leistungsfähigkeit des Autos und die Erfolgsaussichten. Aber nochmals: Thierry und Ott haben einen Vertrag.

Haben Sie eine Lösung, sollte dennoch einer abspringen?
Das ist unser Job, wenn auch nicht meine Entscheidung, sondern die des Hauptquartiers in Korea. Wir haben einen klaren Plan A, aber immer auch einen Plan B und C. Spätestens seit Covid 19 muss man Alternativen haben.

Wie steht es um Dani Sardo?
Er ist ein echter Teamplayer. Wir schätzen seine Erfahrung und seine Leistungen – bei drei Saison-Starts fuhr er jeweils aufs Podium. Auch wenn wir noch nicht über Details gesprochen haben, bin ich sicher, dass er weiter bei uns fahren wird.

Dennoch brauchen Sie mindestens noch einen Teilzeit-Fahrer. Wer kommt infrage?
Die Liste ist ziemlich kurz. Nicht nur bei den absoluten Topfahrern, sondern auch dahinter. Es geht schließlich darum, in einem Rally1-Hybridauto konstant schnell zu sein. Da zählt eine gewisse Erfahrung.

Und spricht gegen einen Youngster wie Solberg?
Ich persönlich würde gerne ein junges Talent im Team haben, das in zwei, drei Jahren dann hoffentlich ganz vorne mitfährt. Hersteller investieren viel Geld und wollen Ergebnisse sehen. Es gilt, eine Balance zu finden, jetzt, aber auch in Zukunft gute Resultate einzufahren. 2023 konzentrieren wir uns auf drei Werkswagen und die WM. Andere Engagements, darunter auch das WRC2-Team, sind noch offen.

Obwohl das Team zurück in die Spur fand, werden Sie von ihren Topfahrern öffentlich infrage gestellt. Wie sehr trifft Sie das?
Keine Frage, dies ist eine sehr schwierige Zeit für mich. Von Anfang an wurde ich aus den unterschiedlichsten Richtungen angegriffen, ohne mich wirklich wehren zu können. Ich wurde weder auf die Position noch auf die Situation vorbereitet. Hinzu kommt, dass es hieß, ich werde diese Doppelfunktion nur für ein oder zwei Rallyes innehaben und es werde bald eine neue Struktur vorgestellt. Dass es diese bis heute nicht gibt, ist das eine. Das andere ist die gegenseitige Wertschätzung.

Die Sie auch intern vermissen?
Ohne auf Details meiner Aufgaben und der allgemeinen Herausforderungen einzugehen, finde ich es bedenklich, was mitunter über unser Team und meine Position gesagt wurde. Wenn vieles so schlecht war, wie konnten wir in den vergangenen Monaten so erfolgreich sein? Keine Frage, in vielen Momenten hätte ich mir da mehr Unterstützung von den Verantwortlichen in Korea gewünscht. Auch wenn ich immer versuchen werde, meine Aufgaben bestmöglich zu erfüllen, würde ich mich lieber auf einen Job konzentrieren. ■

Sand drüber



Prodrive freut sich über den Sieg, aber mit Guerlain Chicherit gewann eigentlich der falsche Hunter

W2RC DPPI



W2RC DPPI

Al-Attiyah: Heimlicher Sieger



W2RC DPPI

Audi: Außer Konkurrenz klar vorn

Toyota-Speerspitze Al-Attiyah musste sich mit Platz 3 hinter den Prodrive-Teamkollegen von Titel-Konkurrent Sébastien Loeb begnügen, hat nun aber die besten Karten auf den ersten Rally-Raid-WM-Titel. Audi bereitete sich in Marokko außer Wertung auf die Rallye Dakar in Saudi-Arabien vor.

Von: **Reiner Kuhn**

Den Sieg bei der 22. Rallye Marokko machten die beiden WM-Titel-Anwärter Nasser Al-Attiyah (Toyota) und Sébastien Loeb (BRX Prodrive) sowie deren Sekundanten Yazeed Al-Rajhi (Toyota) und das Prodrive-Hunter Duo Guerlain Chicherit (GCK) und Orlando Terranova (BRX Prodrive) unter sich aus. Der mit einem WM-Punkt Vorsprung vor Dakar-Sieger Al-Attiyah angereiste Loeb erlebte allerdings mehr Tiefen als Höhen und musste sich mit Gesamtrang 51 zufriedengeben. Sein neuer Teamkollege Chicherit sprang in die Bresche. Zur Halbzeit übernahm der 44-jährige Franzose die Führung und feierte mit seinem argentinischen Teamkollegen Terranova im Windschatten einen ungefährdeten Doppelsieg. „Das fühlt sich gut an … Alles ist einfach perfekt“, so Sieger Chicherit im Ziel. „Das Ergebnis ist einfach genial. Ich bin das Auto vor der Rallye nur zwei Tage gefahren, aber es hat mir viel Selbstvertrauen gegeben und passt sehr gut zu meinem Fahrstil.“

Loeb strandete in der vierten und vorletzten Tagesetappe mit defekter Servolenkung in den Dünen. Nach langwieriger Reparatur erhielt der 48-jährige Rekordweltmeister noch einen Strafzettel über 10 000 Euro, weil er auf der Rallye-Route in die verkehrte Richtung fuhr. Wesentlich härter trifft ihn der vor dem Finale in Andalusien auf 22 WM-Punkte angewachsene Rückstand im Titelduell mit Al-Attiyah.

Für den Dakar-Sieger wäre womöglich mehr als der letzte Podiumsplatz drin gewesen. Aber vier Reifenschäden und ein Zeitverlust von 53 Minuten, bis Toyota-Markenkollege Erik van Loon eintraf, um ihm seine beiden Ersatzräder zu überlassen, ließen den Katarer zwischenzeitlich auf den siebten Platz zurückfallen.

„Auch wir mussten einige Räder wechseln und haben uns manchmal verirrt“, berichtet Carlos Sainz, der wie seine Audi-Teamkollegen Mattias Ekström und Stéphane Peterhansel erstmals mit der zweiten Generation des Audi RS Q e-tron ausrückte. Da die Experimentalautos bereits dem Dakar-Reglement 2023 entsprachen, startete die Ingolstädter Werkstruppe außerhalb der regulären Wertung in der sogenannten offenen Klasse. „Bis zur Dakar müssen wir nun noch einige Punkte abarbeiten. Insgesamt bin ich aber sehr positiv gestimmt“, sagt Q-Motorsport-Teamchef Sven Quandt. Verständlich, Sainz war im Ziel gut zwei Minuten schneller als Sieger Chicherit und für Ekström hätte es zu Platz 3 gereicht.

Schnellster in der Leichtgewicht-Kategorie T3 war der 20 Jahre junge Kalifornier Seth Quintero. Gemeinsam mit seinem deutschen Copiloten Dennis Zenz stürmte er vor seinem T3-Klassenkollegen und Dakar-Sieger Francisco López aus Chile auf den achten Gesamtrang ■

RALLYE MAROKKO (01.–06.10.2022)

Dritter von vier WM-Läufen, fünf Tagesetappen über insgesamt 1516 km

1. Chicherit/Winocq (F/F), GCK Hunter T1	in 14:47.29 h
2. Terranova/Haro (ARG/ES), BRX Hunter T1	+ 10.55 min
3. Al-Attiyah/Baumel (QA/AD), Toyota Hilux T1	+ 29.24 min
4. Al-Rajhi/von Zitzewitz (SAU/D), Toyota Hilux T1	+ 41.31 min
5. Prokop/Chytka (CZ/CZ), Ford Raptor RS T1	+ 1:00.37 h
6. Przygonski/Monleon (PL/ES), Mini Buggy T1	+ 1:04.04 h
7. Esteve Pujol/Valcarcel (ES /ES), Toyota Hilux T1	+ 1:52.03 h
8. Quintero/Zenz (USA/S), Overdrive OT3 T3	+ 1:57.09 h
9. López/Mena (CL/ES), Can-Am X3 T3	+ 2:07.06 h
10. Gutierrez/Moreno (ES/ES), Overdrive OT3 T3	+ 2:08,34 h

Etappen-Siege: Al-Rajhi 2, Loeb 2, Al-Attiyah 1.



W2RC DPPI

Enttäuscht: Sébastien Loeb

WM-STAND NACH LAUF 3

1. Nasser Al-Attiyah (QA)	144 Punkte
2. Sébastien Loeb (F)	122 Punkte
3. Yazeed Al-Rajhi (KSA)	100 Punkte
4. Jakub Przygonski (PL)	77 Punkte
5. Francisco López (CL)	50 Punkte
6. Guerlain Chicherit (F)	48 Punkte
7. Mathieu Serradori (F)	39 Punkte
8. Cristina Gutiérrez (ES)	35 Punkte
9. Orlando Terranova (ARG)	35 Punkte
10. Seth Quintero (USA)	27 Punkte



Schnelles Ende: Nach neun Einsätzen im Rally-1-Hyundai muss Oliver Solberg gehen

HYUNDAI

Rallye-WM

Wer kommt für Solberg?

Rückschlag für Oliver Solberg. Nicht nur, dass Routinier Dani Sordo beim Saisonfinale in Japan im dritten Hyundai sitzen wird – der 21-jährige Schwede erhält keinen neuen Vertrag. Doch wer wird ihn ersetzen?

Von: **Reiner Kuhn**

Bei allen Rufen der Fahrer nach Personaländerungen in der Führungsriege sieht man bei Hyundai Motorsport offensichtlich den Umbau seiner Fahrerriege als dringendere Baustelle an. Dass Dani Sordo, wie auf Toyota-Seite auch Sébastien Ogier, nach Spanien auch die Premiere des japanischen Asphalt-WM-Laufes bestreitet, konnte man noch erahnen, nicht aber, dass die Koreaner Youngster Oliver Solberg nach vier WRC- und neun Rally1-Einsätzen schon wieder vor die Tür setzen. „Natürlich bin ich enttäuscht“, so der völlig überraschte 21-Jährige, dessen vierter Platz in Ypern und fünfter Rang in Neuseeland offensichtlich zu wenig war, um sich dauerhaft bei Hyundai zu etablieren. Dort will man im kommenden Jahr bei der Auswahl der Fahrerpaarungen wieder mehr auf Erfahrung und Konstanz setzen, hieß es in der Begründung.

Als Topkandidat gilt Andreas Mikkelsen. Der Norweger (125 WM-Starts, 25 Podiumsränge, 3 Siege), saß schon 26 Mal im Hyundai i20 WRC (4 Mal Podium). „Das war nicht die einfachste Zeit, aber das Team und das Auto haben sich verändert und ich auch“, glaubt der 33-Jährige an eine zweite Chance und hat in Kumpel Thierry Neuville einen einflussreichen Fürsprecher für ein Teilzeit-Werkscockpit neben Dani Sordo.

Doch sollte Ott Tänak tatsächlich das Team verlassen, wäre auch eine Vollzeitstelle vakant. Neben Hyundai-WRC2-Fahrer Teemu Suninen bliebe wohl nur noch Kris Meeke. Hyundai soll mit dem 43-jährigen Briten (104 WM-Starts, 13 mal Podium, 5 Siege) zwar Kontakt gehabt haben, mehr aber auch nicht. Klar ist, der Routinier würde nur für ein Teilzeitprogramm zur Verfügung stehen. Das weiß auch man auch bei M-Sport, dass Hyundai zuvorkommen und ihn mit Sébastien Loeb zusammenspannen könnte. ■

Rallye-WM

Nagle hört nach Spanien auf

Der Copilot von M-Sport-Pilot Craig Breen will künftig deutlich kürzertreten. Ein Nachfolger ist schon gefunden.

Seit Frühsommer wusste Craig Breen, dass Paul Nagle zum Saisonende aufhören will. Das verriet sein Copilot im Anschluss an die Rallye Neuseeland und verkündete seinen Ausstieg. „Ich hatte 20 zumeist tolle Jahre in dem Sport. Aber 14 WM-Läufe im kommenden Jahr heißen mindestens 28 Wochenenden weg von meiner Familie“, so der 44-Jährige über seine Entscheidung.

Nagle, der bei 101 WM-Starts 18 Mal auf dem Podium stand und mit Kris Meeke fünf Siege feierte, wird nach seinem finalen Auftritt in Spanien auch zur Rallye Japan reisen und M-Sport-Pilot Breen und dessen neuen Copiloten James Fulton unterstützen. „Um beim Saisonbeginn in Monte Carlo schon eingespielt zu sein, war es die beste Entscheidung, dass James schon beim Saisonfinale im Puma sitzt“, sagte Nagle. ■ RK



ROESELER

20 Jahre sind genug: Paul Nagle

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Showdown als Generalprobe

Im kommenden Jahr kehrt die Rallye-WM nach Deutschland zurück. Einen Vorgeschmack gibt das Finale der Deutschen Rallye-Meisterschaft.

Im bayerischen Dreiländereck fällt die Titel-Entscheidung zwischen Philip Geipel (Skoda) und Marijan Griebel (Citroën). Zudem ist die 3-Städte-Rallye eine Art Generalprobe für den WM-Lauf, der 2023 ebenfalls durch Deutschland, Tschechien und Österreich führen soll – aus 3-Städte wird dann 3-Länder. Neben der deutschen Elite haben sich die Österreicher Simon Wagner (Skoda) und Hermann Neubauer (Ford) sowie der Tscheche Erik Cais (Ford) angesagt. Mit 27 Fahrern ist die Topklasse Rally2 so gut besetzt wie nie zuvor. Keine leichte Aufgabe für Geipel, der trotz Tabellenführung unter Zugzwang steht, denn von Streichergebnissen bereinigt liegt Griebel mit zehn Zählern vorn. Mit 168,5 Prüfungskilometern ist die 3-Städte-Rallye der längste DRM-Lauf der Saison ■ MH



DÖRRENBÄCHER

Auf dem Papier vorn, aber dennoch unter Zugzwang: Philip Geipel



Weil sich Hansen und Grönholm in die Quere kamen, konnte Kristoffersson davonfliegen

RED BULL

Doppelsieg für den Weltmeister

Weltmeister Johan Kristoffersson (Volkswagen) baute mit einem Doppelsieg beim Doppellauf in Belgien seine Führung komfortabel aus und machte einen Riesenschritt in Richtung Titelverteidigung.

Von: **Sven Kopf**

Ungewöhnlicherweise war Kristoffersson am Samstag weder in den Vorläufen noch im Semifinale Schnellster, dennoch gewann er mit fast fünf Sekunden Vorsprung das Finale am Samstag. Dabei profitierte er davon, dass sich die Dauerkampfhähne Niclas Grönholm im Hyundai und Kevin Hansen im Peugeot nach dem Start derart miteinander balgten, dass sie Kristoffersson nicht mehr gefährlich werden konnten. Das Gedränge setzte sich bis in die zweite Kurve fort, wo es dann zu ein paar heftigen Auffahrunfällen kam. Man machte nach Auswertung der Videoaufnahmen den Finnen für die Karambolage verantwortlich, er kassierte fünf Strafsekunden und fiel damit auf Rang 5 zurück.

Die Axt im Walde

Schon im Semifinale hatte er sich eine Verwarnung eingehandelt, als er nach dem Start zu früh die Linie wechselte und es so zum Lackaustausch mit der Konkurrenz gekommen war. Grönholms Teamgefährtin Klara Andersson hatte es zuvor noch härter getroffen: Die Schwedin räumte im Semifinale mit Timmy Hansen, Gustav Bergström (Volkswagen) und René Münnich (Seat) gleich drei Mitstreiter aus dem Weg, als sie von außen auf die Ideallinie strebte. Die Rennleitung gab ihr allein die Schuld und disqualifizierte sie für das Semifinale.

Am Sonntag ereilte Kristoffersson ein Reifenschaden, der ihm das halbe Auto demolierte. Die fliegenden Reste des aufgelösten Gummis rissen gar die hintere Tür heraus. Überhaupt litten die Reifen auf dem Ardennenkurs extrem, in einem Qualifikationslauf erlitten sämtliche Teilnehmer einen Plattfuß hinten rechts. Die Folge: einige spektakuläre Überholmanöver. Wer die Luft am längsten hielt, gewann das Rennen. „Wir nutzen andere Reifen als die Europameisterschaft. Diese sollten eigentlich noch belastbarer sein, aber sie machen uns tatsächlich langsamer. Man kann damit auch nicht so kontrolliert in den Drift gehen", beschreibt René Münnich, der einzige deutsche Fahrer im Starterfeld. Ob es die Schotterpassage neben dem belgischen GP-Kurs so in sich hatte oder die Kehre hinter der berühmten Eau Rouge, ließ sich nicht klären.

„Man muss nur zur rechten Zeit am rechten Ort sein", freute sich Kristoffersson, der im Finale einen prima Start erwischte, sich von den unversöhnlichen Betonwänden der ersten Kurve fernhielt und im Rückspiegel beobachtete, wie sich die Konkurrenz balgte. „Als ich einen Vorsprung aufgebaut hatte, konnte ich einfach ins Ziel fahren und aufpassen, dass ich keine Reifenschäden mehr bekomme", so der Tabellenführer. Kristoffersson hat nun 41 Punkte Vorsprung, da kann nicht mehr viel passieren. Immerhin geht es hinter ihm drunter und drüber, die Verfolger wechseln ständig die Plätze, und die nächsten vier liegen nur drei Pünktchen auseinander. So konnte Niclas Grönholm mit Rang 2 hinter dem Weltmeister ein halbwegs versöhnliches Ende mit dem Rennwochenende finden. ■

Legendärer Boden: Die Rallycrosser in der Eau Rouge

RED BULL



Bestraft und doch Gewinner: Grönholm

SVEN KOPF



RED BULL

41 Punkte Vorsprung: Kristoffersson

WRX FINALE 1 (08.10.2022)

Spa, 6. von 11 Läufen, Samstag

1.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e
2.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
3.	Bergström	Volkswagen RX1e
4.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
5.	Grönholm	PWR RX1e

WRX FINALE 2 (09.10.2022)

Spa, 7. von 11 Läufen, Sonntag

1.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e
2.	Grönholm	PWR RX1e
3.	Bergström	Volkswagen RX1e
4.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
5.	Veiby	Volkswagen RX1e

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	131 Punkte
2.	Kevin Hansen	90
3.	Ole-Christian Veiby	89
4.	Niclas Grönholm	87
5.	Timmy Hansen	87
6.	Gustav Bergström	76
7.	Klara Andersson	71
8.	René Münnich	62

WM-STAND TEAMS

1.	Kristoffersson Motorsport	220 Punkte
2.	Hansen World RX Team	177
3.	Construction Equipment Dealer Team	158



Meister mit Belohnung: Nach einem schwierigen Jahr 2021 und einem Doppel-Nuller zuletzt in Spielberg erlöste sich Sheldon van der Linde

DTM

Die Unerwarteten

Der Südafrikaner Sheldon van der Linde und sein Team Schubert Motorsport sicherten sich in der ersten Saison des neuen BMW M4 GT3 beide Titel. In einem zunächst chaotischen Hockenheim-Finale mit etlichen derben Unfällen wurde man vom größten Chaos zwar verschont. Trotzdem musste man wiederholt zittern.

Von: **Philipp Körner**
und: **Michael Bräutigam**

Direkt zu Beginn hätte alles vorbei sein können. Nach einem starken sechsten Platz in der ersten Qualifikation kassierte Sheldon van der Linde eine satte Zehn-Platz-Strafe – und verlor so noch vor der ersten Runde gewaltig Boden auf seine vier größten Titelrivalen. Der BMW-Jungstar glaubte zunächst sogar an einen schlechten Witz, als er es von seinem Team erfuhr. Doch diesem war tatsächlich ein unglücklicher, aber folgenschwerer Fehler unterlaufen. Beim Boxenstopp-Training überzog die Truppe wegen eines Problems um wenige Sekunden und wurde so Opfer einer strengen Regel. Diese sieht vor, dass ab einer Stunde vor der Qualifikation keine Reifen aufgezogen sein dürfen. Der Grund: Man könnte die Abwärme der Motoren beim Warm-up dafür nutzen, die Reifen vorzuheizen – ein je nach Autokonzept deutlicher Vorteil. In dieselbe Bredouille waren auch Dennis Olsen (SSR-Porsche) und Thomas Preining (Bernhard-Porsche) geraten. Beim Team Bernhard beschwerte man sich bitterlich über die „sehr knappe Zeit". Doch womöglich lag dem ein Missverständnis zugrunde. Ein Teamchef erklärte: Zwar durften in Hockenheim erst ab 9:00 Uhr die Motoren angelassen werden – also fünf Minuten vor dem „Start" der Reifenregel –, doch Schlagschrauber seien vorher erlaubt. Doof gelaufen.

Während der geschockte Titelkandidat also auf den 16. Rang abstürzte, startete sein bester Verfolger Lucas Auer (Winward-Mercedes) von der Pole-Position. Mirko Bortolotti (GRT-Lamborghini) komplettierte hinter Luca Stolz (HRT-Mercedes) die Top 3. Der von der BOP genervte René Rast (Abt-Audi) rückte dank der Strafen bis auf P7 vor. Preining fiel auf den 18. Rang und damit in das hart umkämpfte hintere Mittelfeld zurück.

> „Ich konnte bei der Reparatur von Engs Auto selbst Hand anlegen, und der BMW-M-Chef hat danach sogar persönlich den Staubsauger geschwungen."
>
> Torsten Schubert

Trümmerfeld und Feuerball

Die von allen im Fahrerlager gespürte Nervosität entlud sich direkt in den ersten Minuten. Bei der ersten Anfahrt zur Haarnadel rutschte Arjun Maini (HRT-Mercedes) nach einem Stoß mit dem Heck voran in die Begrenzung. Das restliche Feld prügelte sich anschließend um die Spitzkehre herum. Im Zuge dessen erlitt Kelvin van der Linde (Abt-Audi) einen Reifenschaden und katapultierte die gelöste Lauffläche ausgerechnet auf die Scheibe seines Bruders, was aber ohne Folgen blieb. Renndirektor Scot Elkins neutralisierte anschließend das Rennen, da Maini die Streckenbegrenzung beschädigt hatte.

Nach der zweiten Wiederaufnahme des Rennbetriebs krachte es schon in der ersten Kurve mächtig, als das Feld kreuz und quer aus der Verengung jagte. Den heftigsten Einschlag erlitt Rolf Ineichen im GRT-Lamborghini mit der Nummer 19. Der Schweizer klagte später über Rückenprobleme, wurde ins Krankenhaus geflogen und setzte nach der Rückkehr den Sonntag aus. Während sich der Staub im wahrsten Sinne lichtete, gingen die Kämpfe im Feld weiter. Auf dem Sprint zur früheren Mercedes-Tribüne flogen dann plötzlich diverse Teile und kurz danach ein Feuerball durch die herbstliche Luft. Zunächst waren Preining und David Schumacher (Winward-Mercedes) kollidiert, als sie nach dem Knick über die Randsteine und ineinanderrutschten. Beide torpedierten mit hoher Geschwindigkeit die Mauer und hinterließen zwei stark

beschädigte GT3-Renner. Für die mit leichten Blessuren davongekommenen Youngster endete die Saison vorzeitig. In dem folgenden Chaos wurde Olsen unglücklich von der Strecke gedreht und rumpelte mit dem Heck voran in den Mauervorsprung im Kurveninneren. Die Ecke riss den Boxer-Motor heraus, der umgeben von Flammen Schrapnelle in die Fahrerseite von Nick Cassidys AF-Corse-Ferrari schoss. Olsen wurde intensiv untersucht und zur Sicherheit für den Sonntag als unfit erklärt. Cassidys Ferrari erlitt irreparable Schäden.

Erster Titel dank Kraftakt

Wegen zusätzlicher Auffahrschäden trat schließlich ein stark dezimiertes Feld den Restart an. Glück hatte das Schubert-Team mit dem BMW von Philipp Eng, den die Mannschaft in kürzester Zeit bestmöglich gerichtet hatte. Chef Torsten Schubert berichtet: „Ich konnte bei der Reparatur selbst Hand anlegen, und der BMW-M-Chef Franciscus van Meel hat danach sogar persönlich den Staubsauger geschwungen." Van der Linde startete nach dem Durcheinander auf P8 und arbeitete sich mit einer guten Strategie und einem Topspeed-Vorteil

> „Am Samstagmorgen habe ich gedacht, dass wir das Ding schon verloren haben. Sich zweimal auf das Podium zu kämpfen, war der Schlüssel."
>
> Sheldon van der Linde

bis auf den zweiten Platz vor. Zusammen mit Rang 6 von Eng war der Teamtitel sicher. Durch den Start-Ziel-Sieg von Auer blieb es bei den Fahrern aber eng. Der zwei Punkte zurückliegende Österreicher erklärte: „Ich hatte brutale Kämpfe. Mit den BMW im Genick war es ein langes Rennen." Die niedrigste Stufe des Podiums nahm Marco Wittmann (Walkenhorst-BMW) in Beschlag, der ebenfalls mit der nötigen Höchstgeschwindigkeit für den Ritt durch das Feld gesegnet war. Abt-Pilot René Rast landete hinter Dev Gore (Rosberg-Audi) auf Rang 5. Gore nutzte noch im Restart-Durcheinander die erste Chance für den Pflicht-Reifenwechsel und profitierte von einer



MOTORSPORT IMAGES

Porsche ohne Motor: Dennis Olsen musste nach dem Feuerunfall aussetzen



DTM

Feld nach Abzug: Acht Autos fehlten beim letzten Saisonrennen

unklaren Kommunikation der Rennleitung, die für den Sonntag korrigiert wurde. Der gerade so im Titelkampf gebliebene Rast war noch frustrierter als zuvor. Ohne eine BOP-Änderung ginge nichts mehr, ärgerte er sich.

Die Charakter-Champions

Diese erreichte das Paddock bereits in der Nacht. Ein größerer Audi-Restriktor, eine Ladedruck-Reduzierung beim BMW und etwas schwerere Mercedes sollten die Grundlage für einen ausgeglicheneren Abschluss liefern. Noch ohne Erfolgsballast qualifizierten sich Rast auf Pole, „SVDL" auf P5 und Auer auf P11. Letzterer wurde Opfer einer vorzeitig beendeten Quali: Felipe Fraga schmiss seinen AF-Corse-Ferrari nach der Pole-Zeit in die Bande der ersten Kurve. Die Bestzeit wurde wegen des Auslösens von Rot gestrichen. Das Auto war aber eh zerstört – Game over für Ferrari. So gingen schließlich nur 19 Fahrzeuge in das große Finale.

Dieses verlief im Vergleich zum Vortag deutlich gesitteter und ging ohne Safety Car über die badische Bühne. Trotz des Leistungsverlusts katapultierte sich der von P4 kommende Wittmann beim Start an die Spitze. René Rast hielt allerdings den Anschluss und ging dank eines früheren Stopps mutig und mit harten Bandagen vorbei. Als der Vorteil der wärmeren Reifen verflogen und Rast kurz ins Parabolica-Gras gerutscht war, fuhr Wittmann vorbei und dem ersten Saisonsieg entgegen. Auer haderte derweil mit der doppelten Zuladung und brauchte all sein Handwerk für den siebten Platz. Sheldon van der Linde kämpfte sich proaktiv, aber stets smart genug auf das letzte Podium. Nachdem zu Beginn fast die Welt über ihm zusammengebrochen wäre, konnte diese ihn nun sowohl auf dem Renn- als auch auf dem Jahrespodium bejubeln. Der Südafrikaner sagte: „Am Samstagmorgen habe ich gedacht, dass wir das Ding schon verloren haben. Sich zweimal auf das Podium zu kämpfen, war der Schlüssel." Aber kam der Triumph so unerwartet, wie man es bei einem neuen Auto und Team denken könnte? Am Ende ist es eher eine Frage der Erwartungshaltung. Wie van der Linde erlebte auch Schubert genügend Tiefschläge, um sich nicht um solche Vorgaben zu scheren. Und umso süßer ist das Gefühl, wenn man alle Erwartungen übertrifft. ■

NACHRICHTEN

BUHK MACHT SCHLUSS

Maximilian Buhk beendet im Alter von nur 29 Jahren seine Rennfahrer-Karriere. „Die Rennerei hat mir unheimlich viel gegeben, mir viele Erfolge beschert, mich aber auch als Mensch geprägt. Seit einiger Zeit spüre ich den Wunsch nach Veränderung. Ich merke, dass sich meine Prioritäten verschieben", ließ der gerade verheiratete Jung-Familienvater per PM wissen. In seiner Karriere wurde er unter anderem GT3-Europameister und Champion aller Wertungen in der Blancpain GT Series – inklusive eines Gesamtsiegs bei den 24h von Spa.

DTM TROPHY: ZWEITER TITEL FÜR HEINEMANN

Tim Heinemann ist zum zweiten Mal nach 2020 Meister der DTM Trophy. Der Toyota-Pilot von Ring Racing machte bereits am Samstag mit P6 den Sack zu (Sieger: Colin Caresani im Project-1-BMW). Am Sonntag kürte Heinemann sein zweites Meisterjahr mit dem sechsten Saisonsieg.

DTM CLASSIC: MANTHEY ERSTER MEISTER

In der DTM war Olaf Manthey zweimal „nur" Vizemeister. In der DTM Classic holte er sich in seinem BMW 635 CSi nun den Titel in der Premierensaison der Serie. Die Gesamtsiege in Hockenheim feierte Rudi Schöllhorn in seiner Mercedes C-Klasse von 2008.

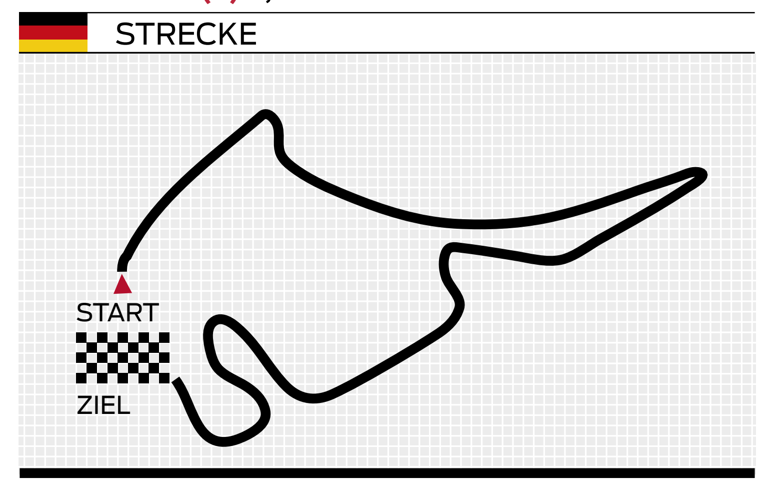
WAS UNS SONST NOCH AUFGEFALLEN IST:

– dass Gerhard Berger aufgrund einer Corona-Erkrankung das Finale seiner Rennserie am heimischen Fernseher verfolgen musste.
– dass Marius Zug von einem neuen Fahrzeugdesign beflügelt wurde. Am Sonntag pilotierte er seinen in Football-Optik gehüllten Audi auf den hervorragenden vierten Platz.
– dass das Abt-Team am Samstag sein 300. DTM-Rennen fuhr. Das Debüt gab man gemeinsam mit der „neuen DTM" in Hockenheim 2000.

DTM 2022 RESULTATE

HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Lucas Auer	1.36,479 min
2.	Luca Stolz	+ 0,061 s
3.	Mirko Bortolotti	+ 0,158s
4.	Marco Wittmann	+ 0,172 s
5.	Maro Engel	+ 0,229 s
6.	Sheldon van der Linde	+ 0,280 s*
7.	Kelvin van der Linde	+ 0,283 s
8.	Thomas Preining	+ 0,363 s*
9.	René Rast	+ 0,380 s
10.	Nico Müller	+ 0,401 s
11.	Clemens Schmid	+ 0,412 s
12.	Maximilian Buhk	+ 0,487 s
13.	Philipp Eng	+ 0,491 s
14.	Arjun Maini	+ 0,500 s
15.	Rolf Ineichen	+ 0,530 s

* + 10 Startplätze (wg. techn. Verstoß vor Quali)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	René Rast	1.36,817 min
2.	Clemens Schmid	+ 0,418 s
3.	Marius Zug	+ 0,789 s
4.	Marco Wittmann	+ 0,999 s
5.	Nico Müller	+ 1,519 s*
6.	Sheldon van der Linde	+ 1,705 s
7.	Dev Gore	+ 1,821 s
8.	Christian Engelhart	+ 1,835 s
9.	Maximilian Götz	+ 1,841 s
10.	Leon Köhler	+ 1,970 s
11.	Lucas Auer	+ 2,064 s
12.	Maro Engel	+ 2,295 s
13.	Luca Stolz	+ 2,340 s
14.	Alessio Deledda	+ 2,443 s
15.	Felipe Fraga	+ 2,449 s

* + 2 Startplätze (3. Joker-Reifen)

ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 08.10.2022; 15. von 16 Läufen;
30 Runden à 4,574 km = 137,220 km
27 Autos gestartet, 21 gewertet; Wetter: 18 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#22 Lucas Auer, Mercedes-AMG GT3, 1.36,479 min = 170,7 km/h
Schnellste Runde:
#31 Sheldon van der Linde, BMW M4 GT3, 1.38,369 min = 167,4 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	1:34:18.676 h	25 +3*
2.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 0,681 s	18 +1*
3.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 1,907 s	15
4.	Dev Gore (USA)	Audi/Rosberg	+ 3,099 s	12
5.	René Rast (D)	Audi/Abt	+ 5,053 s	10
6.	Philipp Eng (A)	BMW/Schubert	+ 5,849 s	8
7.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 6,296 s	6 +1*
8.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 9,324 s	4
9.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 14,350 s	2 +2*
10.	Maximilian Buhk (D)	Mercedes/Mücke	+ 19,652 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 09.10.2022; 16. von 16 Läufen;
34 Runden à 4,574 km = 155,516 km
19 Autos gestartet, 12 gewertet; Wetter: 18 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#33 René Rast, Audi R8 LMS, 1.36,817 min = 170,1 km/h
Schnellste Runde:
#11 Marco Wittmann, BMW M4 GT3, 1.38,640 min = 166,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	57.03,832 min	25 +1*
2.	René Rast (D)	Audi/Abt	+ 4,425 s	18 +3*
3.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 14,793 s	15
4.	Marius Zug (D)	Audi/Attempto	+ 15,084 s	12 +1*
5.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 23,821 s	10
6.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 41,011 s	8
7.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 41,433 s	6
8.	Leon Köhler (D)	BMW/Walkenhorst	+ 41,557 s	4
9.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 42,360 s	2
10.	Alessio Deledda (I)	Lamborghini/GRT	+ 58,164 s**	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Quali (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1) **inkl. 15-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	Sheldon van der Linde	164 Punkte
2.	Auer	153
3.	Rast	149
4.	Bortolotti	121
5.	Preining	116
6.	Stolz	108
7.	Müller	105
8.	Wittmann	98
9.	K. van der Linde	90
10.	Olsen	89
11.	Götz	74
12.	Engel	65
13.	Cassidy	64

STAND TEAMS

1.	Schubert Motorsport	226 Punkte
2.	Merc.-AMG Winward	152
3.	Abt Sportsline	152
4.	Team Abt	149
5.	Team Rosberg	135

STAND HERSTELLER

1.	Audi	441 Punkte
2.	Mercedes-AMG	413
3.	BMW	327
4.	Porsche	234
5.	Lamborghini	130
6.	Ferrari	129



AUDI

Gemeinsam zum Audi-Markentitel (v. l.): Abt, Liimatainen, Michl, Reinke, Aka

KOMMENTAR

EIN PAAR BAUSTELLEN

Fragte man im DTM-Fahrerlager zur Sommerpause herum, stand den allermeisten Beteiligten die Zufriedenheit geradezu ins Gesicht geschrieben. Ein starkes Feld, gutes Racing, eine funktionierende BOP – und auch der Zuschauer-Zuspruch war bei den Rennen auf deutschsprachigem Boden gut. Doch es gibt durchaus Baustellen, und die haben alle mit den vorgenannten Themen zu tun: Das starke Feld mit über 20 Vollprofis sorgte – speziell bei den umstrittenen Indy-(Re-)Starts – für einige haarige, teure und teils schmerzhafte Szenen. Überholen geht praktisch nur mit der Brechstange oder mit einem überlegenen Auto. Apropos: In Hockenheim waren einige der Meinung, dass Mercedes und BMW eine zu starke BOP verpasst bekamen, was sich erst zum Sonntag mit entsprechenden Änderungen relativierte. Und für ein Final-Wochenende war es geradezu gähnend leer. Die geöffneten Tribünen waren zwar speziell am Sonntag gut gefüllt, aber viele Abschnitte waren geschlossen, und vom Niveau früherer DTM-Jahre war man eh weit entfernt – bezogen aufs ganze Jahr übrigens auch bei den TV-Zahlen! Auch wenn die Situation komfortabler als vor einem und erst recht vor zwei Jahren ist: Die DTM-Macher haben im Winter trotzdem wieder ein volles Lastenheft.



Michael Bräutigam
Redakteur
Automobil

TCR Dänemark

Halder bis zuletzt im Titelrennen

Mike Halder (Honda) hielt sich bis zuletzt im Titelrennen der TCR Dänemark, musste sich aber letztlich mit P2 hinter Dauer-Meister Kasper Jensen begnügen.

Von: **Michael Bräutigam**

Trotzdem hatten der Schwabe und das schwedische TPR-Team allen Grund zur Freude. Beim Finale am Jyllandsringen konnte man noch mal zwei Siege sowie P2 feiern und verpasste den fast schon verloren geglaubten Titel nur knapp. Endstand: 428 zu 417 Punkten für Jensen.

„Wir waren ganz vorne dabei, sehr zur Verwunderung von einigen. Jetzt sind wir Vizemeister, und jeder hat gesehen, was wir leisten können", freute sich Halder. Mit sieben Siegen liegt er sogar gleichauf mit Jensen, der damit in der Meisterschaft ungeschlagen bleibt. Seit die Serie 2020 eingeführt wurde, hat er immer den Titel geholt. „2022 war eine harte Saison. TPR hat mit Mike einen starken Fahrer gehabt, und es war eine große Herausforderung. Das macht diesen Titel besonders", zieht der Triple-Champion seinen Hut.

Nicolai Sylvest (Cupra) fiel noch auf Gesamtrang 3 zurück, sichert sich aber den Titel in der Wertung unter 25 Jahren.

Für Mike Halder und Schwester Michelle, die am Wochenende ihr Debüt in Dänemark gab, geht es in dieser Woche direkt weiter im Rennbetrieb. Beim Finale der TCR Europe in Barcelona geht es aber für beide nur noch um möglichst gute Einzelergebnisse. ■



TCR DÄNEMARK

Die Top 3 der Meisterschaft: Meister Jensen hinter Halder und vor Sylvest

TOURENWAGEN-NACHRICHTEN

TCR SÜDAMERIKA: LYNK & CO FEIERT TITELGEWINN

Auch wenn Marco Pezzini seine Pole-Position beim Finale in San Juan nicht in einen Sieg ummünzen konnte, ist der Lynk & Co-Pilot neuer Champion der TCR Südamerika. Die Rennsiege beim Finale gingen an Jorge Barrio (Toyota) und Juan Ángel Rosso (Honda). Ab 2023 wird die TCR Südamerika in drei Wertungen aufgeteilt: Neben einem Sprint- sowie Langstrecken-Titel wird zusätzlich die neue TCR Brasilien ausgeschrieben, die bei fünf der geplanten sieben Events ausgetragen werden soll.

TCR EUROPE: GASTSTART FÜR SPANISCHES TOPTEAM

Beim Finale der TCR Europe kommendes Wochenende in Barcelona bekommt das Feld starken Zuwachs: Der Team Teo Martín Racing setzt einen Hyundai Elantra N TCR für Alejandro Geppert ein. Den kennt vor allem Volcano-Pilot Isidro Callejas (Cupra) gut: Zwischen den beiden geht es in diesem Jahr um den Titel in der TCR Spanien, die im November ihr Finale ebenfalls in Barcelona ausfährt.

TCR AUSTRALIEN: ERSTER „INTERNATIONAL" IST FIX

Der aus der TCR Europe bekannte Teddy Clairet ist der erste bestätigte internationale Fahrer fürs Saisonfinale der TCR Australien. Das als „Bathurst International" bezeichnete Event (12./13. November) ist gleichzeitig ein Einladungsrennen, zu dem noch weitere Gäste stoßen sollen. Clairet wird einen Peugeot von GRM pilotieren.

BMW: VORERST KEINE RÜCKKEHR ZU DEN TOURENWAGEN

Auch wenn die aktuellen GT3- und GT4-Modelle von BMW mangels adäquatem Serienmodell mehr Touren- als Sportwagen sind, steht eine Rückkehr zu den „echten" Tourenwagen bei BMW nicht unmittelbar bevor. Man wolle zwar



STCC

in Zukunft auch Motorsport auf Basis vollelektrischer Serienmodelle machen, eine Plattform hat man jedoch noch nicht im Blick. Der BMW i4 für die STCC (siehe Bild) wird ohne Unterstützung von München auf Kiel gelegt. Und auch die ETCR, in der 2022 zwei BMW-Werksfahrer antraten, sei aktuell noch kein Thema, so BMW-Vertreter auf MSa-Nachfrage.

STCC: KALENDER STEHT

Die STCC hat ihren Kalender für die erste Saison als vollelektrische Serie vorgestellt. Um den Teams genügend Zeit für Aufbau und Erprobung der Autos zu geben, geht es erst am 17. Juni 2023 mit einem Stadtrennen in Helsingborg los. Und weiter: 8./9. Juli Falkenberg, 4./5. August TBA, 18./19. August Karlskoga, 1./2. September Knutstorp, 8./9. September TBA, 29./30. September Mantorp Park.

Feucht-fröhliches Ende

SUPERCARS

Shane van Gisbergen und Garth Tander haben zum zweiten Mal als Duo die 1000 km von Bathurst gewonnen. Die Triple-Eight-Piloten trotzten in ihrem Holden schwierigsten Bedingungen, Strafen und einem am Ende aufkommenden Chaz Mostert (WAU-Holden).

Von: **Philipp Körner**

Reichlich Regen unter der Woche hatte den legendären Mount Panorama zuvor in eine Matschwüste verwandelt. Ein lang anhaltender, starker Wolkenbruch am Samstag erzwang sogar die erstmalige Absage des traditionellen Top-10-Shootouts, wodurch die Tickford-Paarung Cameron Waters und James Moffat (Ford) ihre Pole-Position nicht verteidigen musste. Der spätere Sieger Shane van Gisbergen setzte in der Qualifikation zwar die viertbeste Zeit, aber bekam nach einem Kontakt mit einem Hinterbänkler kurz vor Ablauf der Zeit drei nachträgliche Strafplätze aufgebrummt.

Obwohl sich die Befürchtungen weiterer schwerer Unwetter am Renntag nicht bestätigen sollten, spielte der Regen trotzdem eine entscheidende Rolle: Nachdem die Drainage angesichts des stetigen Aufgusses der vorherigen Tage in die Knie gegangen war, begrüßten größere Pfützen und sumpfartige Auslaufzonen die Piloten am Morgen des „Great Race". Ausgangs der ersten Kurve und am rechten Rand der folgenden Geraden ragte ein trügerisches, neu entstandenes Rinnsal bis auf die Strecke. Die Rennleitung war sich des enormen Risikos zwar bewusst, beließ es aber bei einer expliziten Vorwarnung an die Fahrer und setzte einen normalen Start an. Die Piloten schienen sich die hinweisenden Worte allerdings nicht wirklich zu Herzen genommen zu haben und provozierten gleich zu Beginn einen Massencrash, als einige zu dritt den Berg hinaufschossen.

Im Verbund mit einem Unfall nach dem Restart, bei dem der herausgerutschte Ford-Pilot Zane Goddard durch den extremen Schlamm von „The Chase" ins Feld zurückschoss, waren vier der 28 Autos komplett aus dem Rennen; viele mehr mussten notdürftig mit Tape gerettet werden.

!

Rekordsieger Holden triumphierte zum 36. Mal beim „Great Race". Für die 2020 aufgelöste australische Marke war es das märchenhafte Ende einer über 50 Jahre langen Erfolgsgeschichte.

Sprint nach Safety Car

Sechs weitere Unfallunterbrechungen hielten das ursprünglich größte Feld seit 2013 eng zusammen. Trotzdem zeigte sich früh, dass die Siegerpaarung des Jahres 2020, „SVG" und Tander, das schnellste Auto hat. Zwar fürchtete der Saison-Dominator Van Gisbergen über weite Strecken ein aufkommendes Getriebeproblem. Doch die Pace war so gut, dass man eine Fünf-Sekunden-Strafe nach „Unsafe Release" locker herausfuhr. Als beste Verfolger setzen sich im Verlauf die Duos Mostert/Coulthard, Kostecki/Russell (Erebus-Holden) und Waters/Moffat vorne fest. Letztere mussten sich nach einem Dreher im Anschluss an einen Kontakt mit Brodie Kostecki jedoch erst wieder zurückkämpfen.

Wie so häufig in Bathurst schenkte ein spätes Safety Car den nach einem frühen, stellenweisen Niesel wiederholt durchnässten Fans einen intensiven Schlussspurt. Chaz Mostert versuchte, in den finalen Runden Van Gisbergen den letzten Holden-Sieg vor dem Markenwechsel streitig zu machen. „SVG" war jedoch nicht zu stoppen und freute sich, diesmal ohne Corona-Auflagen feiern zu können. ■



FORD

Neues Design für den Gen3-Mustang



SUPERCARS

Teure Folgen der Schlammschlacht

1000 KM BATHURST 2022

	Fahrer / Team	Zeit
1.	S. van Gisbergen/G. Tander* Triple Eight Race Engineering/Holden	6:41.53,7220 h
2.	C. Mostert/F. Coulthard* Walkinshaw Andretti United/Holden	+ 1,0991 s
3.	C. Waters/J. Moffat* Tickford Racing/Ford	+ 5,9875 s
4.	B. Kostecki/D. Russell* Erebus Motorsport/Holden	+ 10,1572 s
5.	B. Feeney/J. Whincup* Triple Eight Race Engineering/Holden	+ 15,0853 s

*Co-Driver (nur Endurance-Rennen)

GESAMTWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Shane v. Gisbergen (Holden)	3082 Punkte
2.	Cameron Waters (Ford)	2515
3.	Anton de Pasquale (Ford)	2305
4.	Chaz Mostert (Holden)	2280
5.	Will Davison (Ford)	2180



Mit Mut und Risiko: Bell holte sich den Sieg und das Ticket für die nächste Playoff-Runde

NASCAR

Die Chance genutzt

Christopher Bell (Toyota) hat das Rennen auf dem Roval-Kurs von Charlotte gewonnen. Damit kegelte er Titelverteidiger Kyle Larson aus dem Rennen um die Meisterschaft.

Von: **Michael Bräutigam**

Eigentlich sprach nichts dafür, dass Bell den Sprung in die nächste Playoff-Runde schaffen könnte. Angesichts 45 Punkten Rückstand auf den Cut konnte man nur auf einen Sieg hoffen, der fürs automatische Weiterkommen sorgt. Doch ausgerechnet in einem Toyota, dem bisher schwächsten Roadcourse-Auto der bisherigen Saison?

„Ich schaue mir immer die Rennen an, bei denen nicht das schnellste Auto gewinnt. Wir haben gezockt und gewonnen", berichtete Bell, nachdem er doch das schier Unmögliche geschafft hatte. Er nutzte eine späte Gelbphase, um sich neue Reifen zu holen. Das kostete zwar zunächst Track-Position, doch nach dem Restart fuhr er dank allerlei Durcheinander im Vorderfeld – unter anderem wurde der bis dato führende Chase Elliott ins Gras geschickt – bis auf P2 vor. Durch die umherliegenden Trümmer musste kurz vor Ende der vorletzten Runde noch eine Gelbphase ausgerufen werden, womit auch der Ein-Sekunden-Vorsprung von Kevin Harvick (Ford) plötzlich weg war.

Beim Restart nutzte Bell die frischeren Reifen und setzte sich in Front, zwei Runden später hatte er fast zwei Sekunden Vorsprung und neben dem Sieg auch den Sprung in die nächste Playoff-Runde in der Tasche.

Teamwork für Briscoe

Nachdem auch Elliott schon fix für die Round of 8 qualifiziert war, balgten sich somit neun weitere Fahrer um die restlichen sechs Plätze. Nur Alex Bowman musste tatenlos zuschauen, weil er nach seinem Crash in Talladega noch nicht wieder im Rennauto sitzen kann (siehe rechts).

Der sich andeutende Thriller fand in den letzten Runden ein wahrlich passendes Finale. Kyle Larson hatte trotz eines Ausrutschers mit Mauerkontakt noch gute Chancen auf ein Weiterkommen. Doch als klar war, dass Bell wohl gewinnen würde, wurde es noch mal eng. Zu diesem Zeitpunkt lag Chase Briscoe als sein direkter Konkurrent um den letzten Playoff-Platz noch außerhalb der Top 20. Doch auch er hatte neue Reifen – und mit Cole Custer einen äußerst freundlichen Teamkollegen. Custer hielt fröhlich die Meute auf, die daraufhin von Briscoe ausgetanzt wurde. P9 sorgte dafür, dass er Larson (P35) um zwei Punkte aus den Playoffs kegeln konnte.

Neben Bowman und Larson sind auch Austin Cindric und Daniel Suárez im Kampf um den Titel raus. Den machen nun zwei Toyota sowie je zwei Ford und Chevrolet unter sich aus. ■

NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA)
32. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Christopher Bell (USA)	Toyota
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	A.J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
5.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
6.	Chris Buescher (USA)	Ford
7.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
8.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
9.	Chase Briscoe (USA)	Ford
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 32 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	4046 Punkte
2.	Logano (Ford)	4026
3.	Chastain (Chevrolet)	4021
4.	Bell (Toyota)	4018
5.	Blaney (Ford)	4015
6.	Byron (Chevrolet)	4015
7.	Hamlin (Toyota)	4013
8.	Briscoe (Ford)	4009
9.	Larson (Chevrolet)	2200
10.	Suárez (Chevrolet)	2162

NASCAR-NEWS

XFINITY: ALLMENDINGER MIT SIEG UND AUFSTIEG

A.J. Allmendinger (Kaulig-Chevrolet) hat sich auf dem Roval von Charlotte einmal mehr als Spezialist für Roadcourses profiliert. Er gewann das Rennen der zweiten Liga und geht damit als Tabellenzweiter hinter Markenkollege Noah Gragson in die zweite Playoff-Runde. Raus sind dagegen Vorjahres-Meister Daniel Hemric, Ryan Sieg, Riley Herbst und Jeremy Clements. Für Allmendinger gab es schon vor dem Wochenende gute News: Nachdem er im Cup aktuell nur ein Teilzeit-Programm hat, wird er bei Kaulig 2023 wieder Stammfahrer im NASCAR-Oberhaus.

NACH UNFÄLLEN: KLEINE VERBESSERUNGEN

Nach den Unfällen von Kurt Busch und Alex Bowman – beide laborieren an den Folgen einer Gehirnerschütterung und pausieren aktuell – steht die Crash-Sicherheit der Next-Gen-Autos in der Kritik. Letzte Woche fand deshalb ein Crashtest in Ohio statt, bei dem ein modifiziertes Heckteil zum Einsatz kam. Die Ergebnisse zeigen leichte Fortschritte, noch sei das Auto aber weiterhin unsicherer als die letzte Generation. Das Problem ist das seit diesem Jahr kürzere Heck, das weniger Energie absorbieren kann. In Charlotte gab es weitere Gespräche.

EURO NASCAR: ZWEI DOPPELSIEGE IN ZOLDER

Beim vorletzten Saisonevent der NASCAR Euro Series gab es nur zwei Fahrer, die einen bzw. zwei Siegerpokale mit nach Hause nehmen durften. In der EuroNASCAR 2 setzte sich Liam Hezemans zweimal durch, womit er den Rückstand auf Tabellenführer Alberto Naska auf 13 Zähler verkürzt. In der EuroNASCAR Pro war Gianmarco Ercoli zweimal der Sieger. Hier wird das Titelrennen zum Dreikampf: Alon Day liegt noch sechs Punkte vor Ercoli und acht vor Alex Graff.



Starkes Finale: Tom Ingram holte sich in Brands Hatch zwei Siege und den Titel

BTCC

Meister Liebling

Tom Ingram (Hyundai) hat sich erstmals den Titel in der BTCC gesichert. Mit zwei Siegen in Brands Hatch drehte der Publikumsliebling das Meisterschaftsrennen noch zu seinen Gunsten. Der dritte Lauf ging an Ingrams Teamkollegen Dan Lloyd.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit Ingram, Jake Hill (BMW) und dem als Tabellenführer angereisten Vorjahresmeister Ash Sutton (Ford) hatten beim Finale in Brands Hatch noch drei Fahrer die Chance, aus eigener Kraft Meister zu werden. Die erste Machtdemonstration von Ingram kam dabei schon im Qualifying: Mit über vier Zehnteln Vorsprung sicherte er sich die Pole-Position und zeigte damit, dass die Siege nur über ihn führen werden.

Im mit zwei längeren Safety-Car-Phasen zerrütteten ersten Lauf münzte der Hyundai-Pilot die beste Startposition in einen Start-Ziel-Sieg um. Mit Sutton nur auf P4 und Hill auf P3 übernahm Ingram damit auch bereits die Tabellenspitze.

Auch Lauf 2 ging an „Tingram“, wie ihn seine zahlreichen Fans liebevoll nennen. Diesmal musste er zwar mit der wenigsten Hybrid-Zusatzpower auskommen, trotzdem hielt er den vehement nachdrückenden Hill hinter sich und feierte seinen zweiten Sieg des Tages. Sutton verlor nach diesmal P5 weiter an Boden. Neue Situation vor dem alles entscheidenden Rennen: Ingram elf Punkte vor Hill, Sutton drei weitere dahinter.

Hill verschätzt sich

Aber vor die Titel-Feierlichkeiten hat das sportliche Reglement der BTCC noch das dritte Rennen samt Reversed Grid gesetzt. Die Auslosung von selbigem ergab, dass die Top 10 des zweiten Rennens in der umgekehrten Reihenfolge ins Finalrennen gehen würde. Das bescherte Ingrams Excelr8-Teamkollegen Dan Lloyd die Pole-Position, die er prompt in seinen dritten Saisonsieg umsetzte. Damit schaffte er auf den letzten Drücker noch den Sprung in die Top 10 der Jahrestabelle.

Doch die Augen waren eher auf das Geschehen einige Plätze dahinter gerichtet. Sutton startete von P6, hatte aber wie in den ersten beiden Rennen nicht ganz die Pace seiner Titelrivalen. So kam vor allem Hill immer näher. Doch der BMW-Pilot verschätzte sich in der letzten Runde bei einem Angriff auf Sutton um P4 und fiel bis auf P7 zurück. Ingram erbte P5 und war damit Meister. Bitter für Hill: Sein missglückter Angriff lässt ihn in der Endabrechnung noch hinter Sutton auf Platz 3 rutschen.

Ingrams Kindheitstraum

Über jeden Zweifel erhaben war jedoch Ingram, der in seinem zweiten Jahr mit Excelr8 jetzt also den Titel holte. „Über diesen Moment habe ich mein ganzes Leben lang nachgedacht. Aber ich dachte nicht, dass es mal passieren wird“, freute sich der 29-Jährige, der allenthalben gefeiert wurde. Mit so viel Respekt und wohlwollenden Kommentaren wurde jedenfalls schon lange niemand mehr Meister.

„Ich habe mein ganzes Leben davon geträumt. Mit fünf Jahren habe ich Matt Neal getroffen und mich in die BTCC verliebt“, so Ingram, der aus dem Rahmenprogramm in die Hauptserie aufgestiegen war und dort schnell zu einem Top-Fahrer wurde.

Ingrams Titel bedeutet auch, dass nach fünf Jahren in Folge kein Fahrer eines heckgetriebenen Autos, sondern ein Fronttriebler-Pilot Meister wurde. Wie ausgeglichen die Konzepte sind, zeigt sich auch beim Blick auf die Tabelle, wo die Top 6 von fünf verschiedenen Marken kommen.

Der Marken-Titel an sich ging einmal mehr an BMW, der Team-Titel an Suttons Motorbase-Mannschaft. Die Independent-Titel holten sich Josh Cook (Honda) und BTC Racing. ■



BTCC

Ash Sutton (#1) wurde diesmal nur Vize, BMW holte sich den Marken-Titel

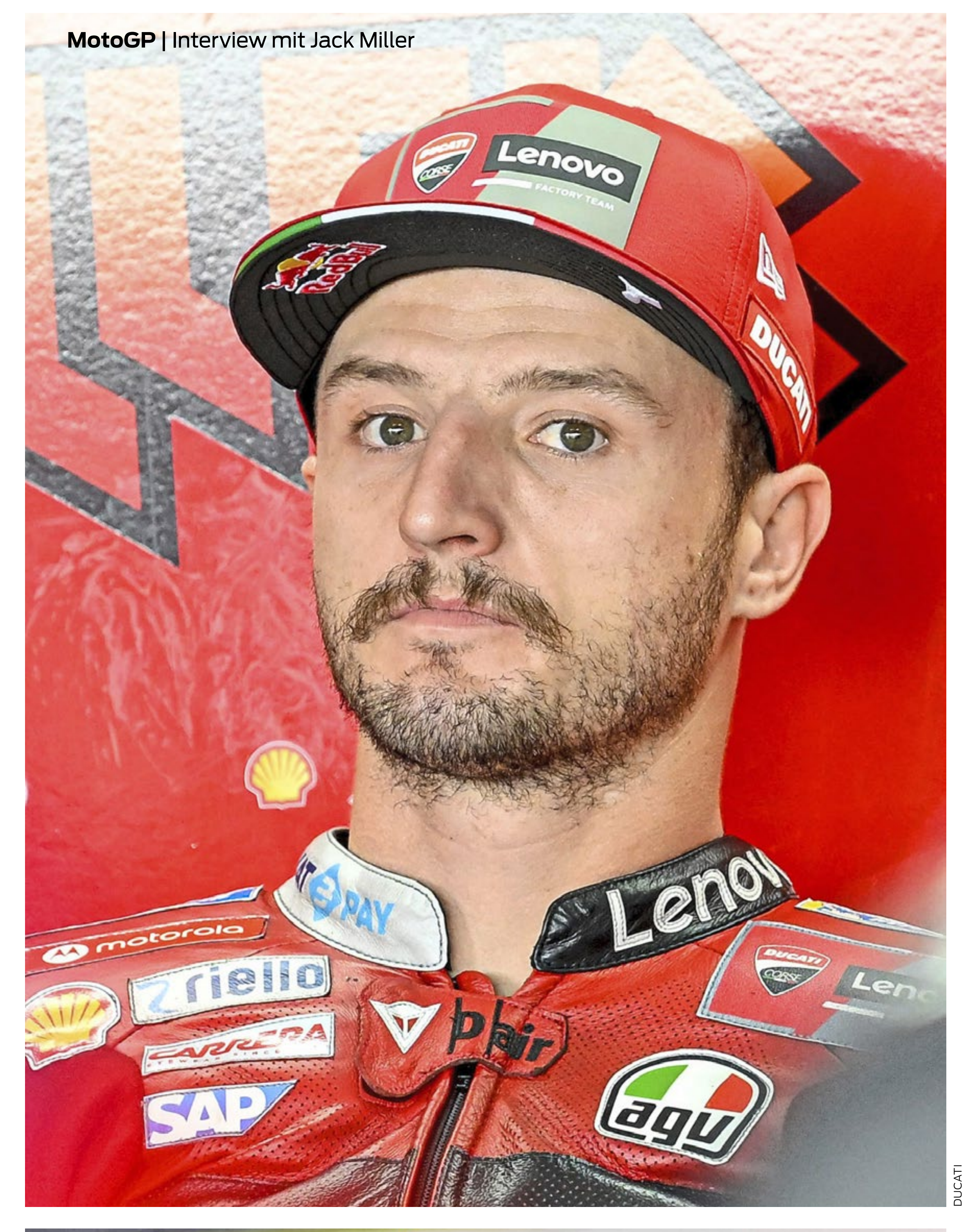


BTCC

In Jubelstimmung: Tom Ingram

ENDSTAND FAHRER NACH 30 LÄUFEN

1.	Tom Ingram (Hyundai)	394 Pkt.
2.	Ashley Sutton (Ford)	382
3.	Jake Hill (BMW)	381
4.	Colin Turkington (BMW)	348
5.	Rory Butcher (Toyota)	318
6.	Josh Cook (Honda)	296
7.	Gordon Shedden (Honda)	248
8.	Dan Cammish (Ford)	207
9.	Adam Morgan (BMW)	193
10.	Daniel Lloyd (Hyundai)	192



DUCATI

Kein anderer Fahrer hat bei den letzten drei Grands Prix in der MotoGP so viele Punkte gesammelt wie Ducati-Werkspilot Jack Miller. Der Australier schwebt auf Wolke sieben: Er heiratet und könnte sogar noch Weltmeister werden.

Von: **Imre Paulovits**

Sie waren bei den letzten beiden Grands Prix sehr emotional. Warum?
Es war schon eine Weile her, dass ich so stark war. In Japan habe ich in der Auslaufrunde wie ein Baby geweint. Ich wusste zuvor nicht, dass es in mir steckt, allen davonzufahren. Wenn man so fährt, ist der größte Gegner der kleine Mann im eigenen Kopf. So war es die größte Aufgabe, nicht auf ihn zu hören. Aber das Motorrad funktionierte sehr gut, und so konnte ich mich voll aufs Fahren konzentrieren. Und in Buriram wurde mir klar, wie nah ich wieder an der WM-Spitze dran bin.

Wie konnten Sie in Motegi so überlegen gewinnen?
Es lief besser als erwartet. Ich hatte mich das ganze Wochenende wohlgefühlt, nur das Qualifying lief nicht so gut, wie ich erwartet hatte. Ich fühlte mich im Regen nicht so gut wie sonst. Aber im Warm-up konnte ich konstant schnell fahren, und ich wusste vom Freitag, dass ich eine gute Pace mit dem harten Hinterreifen im Trockenen habe. Ich war mir sicher, dass dies der Rennreifen sein würde, wenn die Entscheidung auch nicht einfach war, denn die ganzen Jungs um mich herum haben auf den mittleren gesetzt. Ich hatte aber für den harten die ganzen Daten und Informationen, dazu bin ich auch im Warm-up mit diesem Reifen gefahren, sogar einen vorgewärmten, und ich war trotzdem schnell. So war ich mir sicher, dass dies die richtige Entscheidung sein würde. Ich konnte auch gleich mit Leichtigkeit die Motorräder vor mir überholen. Als ich erst einmal an Jorge Martín vorbei war und freie Fahrt hatte, konnte ich meine Pace fahren. Ich wusste, wo ich pushen musste, wusste, wo ich den Reifen schonen musste. Das Motorrad hat unglaublich gut funk-

DUCATI

Jack Miller: Seit Motegi hat der Ducati-Werkspilot noch einmal mehr Speed dazugewonnen

„Ich bin ein Träumer und habe theoretisch Chancen“

tioniert, und ich habe alles gegeben. Das Bike lief wie auf Schienen, wenn ich zum Schluss auch froh war, dass ich mit niemanden mehr kämpfen musste, denn der Reifen fühlte sich ziemlich verheizt an. Zehn Runden vor Schluss musste ich anfangen, früher zu schalten und den Reifen auf den Geraden zu managen. Motegi belastet die Mitte des Reifens mit den vielen Beschleunigungen mit 300 PS besonders. Aber ich konnte es gut ins Ziel bringen. Es war ein unglaubliches Gefühl, dieses Feuer in mir zu spüren und durch das Feld nach vorn zu stürmen.

Wodurch konnten Sie diesen weiteren Schritt in Ihrem Speed machen?
Man kann sagen, dass ich meinen Fokus mehr auf den Kurveneingang verlagert habe. Ich habe mich darauf konzentriert, das Motorrad so abzustimmen, dass ich es besser abbremsen kann. Dass ich so spät wie möglich bremsen kann, das Motorrad aber trotzdem so abbremse, dass ich mit mehr Tempo in die Kurve hineinfahren kann, es durch die Kurve bringen kann und mich dann auf den Kurvenausgang konzentriere. Wir haben es geschafft, das Motorrad dabei auch auf einen guten Kurvenausgang abzustimmen.

Und sieben Tage später im Regen von Buriram?
Wir sind dort vor dem Rennen nicht im Regen gefahren, aber ich mag diese Fahrten ins Ungewisse. Ich bin zwei Besichtigungsrunden gefahren, einige noch mehr, aber ich wusste nicht, ob der Sprit dafür reichen würde, so ließ ich es sein. Ich wusste aber, dass wenn wir vor solchen Bedingungen stehen, ich zu denen gehöre, die am besten damit klarkommen und auch mein Setup verstehe, genau wie Miguel Oliveira und Johann Zarco. Wir drei waren es dann auch, die zu unterschiedlichen Abschnitten des Rennens jeweils die Pace machten. Es war ein sehr gutes Wochenende, das Motorrad funktionierte unter allen Bedingungen sehr gut. Ich war in Motegi mit dem Qualifying im Regen nicht zufrieden, das habe ich in Buriram korrigieren können. Und ich konnte Miguel Oliveira bis zum Schluss unter Druck setzen und in Schlagdistanz bleiben. Ich habe aber einmal einen kleinen Fehler gemacht, da konnte er etwas wegziehen. Ich war in Sektor 1 und Sektor 2 schneller als er, aber er war ab Turn 7 deutlich schneller. Ich habe in der letzten Runde versucht, dort nicht zu sehr abzufallen, hatte auch eine Menge Bewegungen in dem Motorrad, aber ich war vor der letzten Kurve doch zu weit weg, als dass ich ihn hätte angreifen können. Ich hatte immer wieder gedacht, dass es reichen würde, aber in dieser Abfolge von schnellen, flüssigen Kurven fehlte mir einfach das Vertrauen, das er zu seinem Motorrad hatte. Es war wohl auch eine Abstimmungsfrage, aber immer, wenn ich versucht habe, ihm zu folgen, bin ich hinausgetragen worden. Ich wünschte, da hätte meine Truppe etwas mehr auf mein Bauchgefühl aus den Aufwärmrunden gehört, in dieser Sektion fühlte ich mich etwas steif. Als mich Miguel überholt hat, habe ich gleich versucht zurückzuüberholen, das hat einmal geklappt, das zweite Mal nicht. Ich habe versucht, meine Stärken zu nutzen und auf diesem Stück so wenig wie möglich zurückzufallen. Zum Schluss habe ich versucht, die Mappings zu ändern und so wieder an die Spitze zu kommen, aber es reichte nicht. Ich bin ihm in Turn 8 sehr nah gekommen, aber da war bereits eine trockene Linie, von der bin ich abgekommen. Danach war ich in der letzten Kurve einfach nicht nah genug dran für einen Angriff. Ich bin mit dem Ergebnis aber auch so zufrieden und habe wichtige Punkte für die WM gesammelt.

> „Das Ducati-Werksteam pusht unentwegt, deshalb ist es für mich wichtig, dass der Titel nach Bologna geht.“
>
> Jack Miller

Hatten Sie keine Probleme mit dem Druck des Vorderreifens?
Es ist bei solchen Bedingungen, wenn man keinerlei Erfahrungswerte hat, für das Team nicht einfach, den richtigen Luftdruck zu finden, und sie müssen auch immer im Kopf behalten, dass die Sicherheit gewahrt ist. Der Luftdruck geht sowohl im Regen als auch im Trockenen bei uns in der letzten Zeit sehr hoch. Ich hatte zeitweilig ein etwas merkwürdiges Gefühl, aber nie bedenklich, und auch der Luftdruck-Alarm ging nie an. Das Team hat also einen guten Job gemacht.

Francesco Bagnaia sagte, dass Sie es waren, der ihm das Vertrauen für dieses Rennen gab. Was haben Sie ihm gesagt?
Ich hatte nur einen kleinen Chat mit ihm. Er weiß, wie man ein Motorrad fahren muss. Ich hatte ihn nur daran erinnert, wie gut er in Motegi im Regen war, das war alles. Er ist einer der besten Fahrer der Welt. Ich hatte ihm gesagt, dass er auf der Bremse und beim Einbiegen seine Stärken nutzen soll, vielleicht hat dies geholfen.

Wie sehen Sie nun Ihre WM-Chancen?
Es sind noch drei Rennen zu fahren, und ich bin in besserer Form als je zuvor. Ich bin ein Träumer. Solange ich noch mathematische Chancen auf den Titel habe, fühle ich ihn noch nicht verloren. Ob es klappt oder nicht – ich werde mein Bestes geben. Aber Pecco Bagnaia hat in Thailand auch einen super Job gemacht und nach seinem schlechten Wochenende in Motegi viel aufgeholt. Ich kann unser Team gar nicht genug loben. Sie pushen, wie sie nur können, und geben mir das Beste, das sie haben. Ich hoffe, dass ich ihnen etwas zurückgeben kann. Solange wir den Titel nach Bologna bringen können, ist das schön.

Was glauben Sie, warum Sie bei den Fans so beliebt sind?
Es ist schwer zu sagen, was es ist. Ich habe nie versucht, jemand zu sein, der ich nicht bin, und immer der zu sein wie hinter verschlossenen Türen. Ich weiß, wie es ist, ein Fan zu sein, ich bin selbst bis heute ein Fan unseres Sports. Ich bin mir auch im Klaren, dass wir ohne die Fans keinen Job hätten. Es nimmt mir nichts, ihnen etwas zurückzugeben, sie zum Lachen zu bringen oder etwas mitzugeben, wenn sie heimgehen. Es ist auch ein unglaubliches Gefühl, wenn man spürt, dass man den Kids ein Lächeln ins Gesicht zaubern und ihren Tag versüßen konnte. Ich weiß noch zu genau, wie ich als Junge selber zu den Motorradrennen ging und meine Helden treffen wollte.

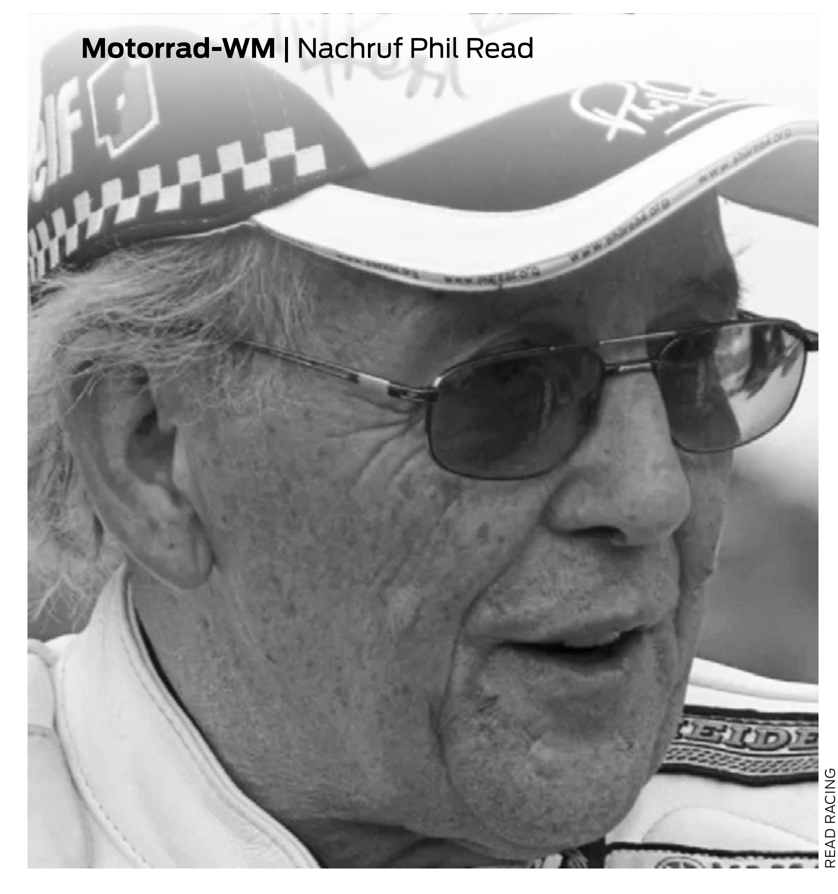
Sie heiraten vor Ihrem Heim-GP in Phillip Island Ihre Verlobte Ruby Mau …
Ja, und ich bin froh, dass das MotoGP-Rennen in Thailand nicht verschoben wurde, sonst hätten wir es mit den Flügen vielleicht nicht rechtzeitig dahin geschafft, und ich hätte ein Problem gehabt. Ich bin sehr glücklich, ich heirate meinen besten Freund. Mein Leben könnte im Moment nicht besser sein. ■



Jack Miller

Geburtstag: 18. Januar 1995
Geburtsort: Townsville (AUS)
Herkunftsland: Australien

WM-KARRIERE
2011: 125 ccm, Aprilia/KTM. (-)
2012: Moto3, Honda (23.)
2013: Moto3, FTR-Honda (7.)
2014: Moto3, KTM (2.)
2015: MotoGP, Honda (19.)
2016: MotoGP, Honda (18.)
2017: MotoGP, Honda (11.)
2018: MotoGP, Ducati (13.)
2019: MotoGP, Ducati (8.)
2020: MotoGP, Ducati (7.)
2021: MotoGP, Ducati (4.)
2022: MotoGP, Ducati (derzeit 5.)


READ RACING

Der Prinz ist tot

Großbritanniens Adel hat ein weiteres Mitglied verloren: Der achtfache Weltmeister Phil Read MBE, „The Prince of Speed“, verstarb am Donnerstag, 6. Oktober, nach langer Krankheit im Alter von 83 Jahren.

Von: **Imre Paulovits**

Er war ein Rebell, der genau in die Zeit seiner größten Erfolge in den 1960er- und ’70er-Jahren passte. Phil Read sollte 1968 nach Yamaha-Teamorder Bill Ivy die 250er überlassen und 1973 Giacomo Agostini im WM-Kampf unterstützen, beide Male riss er den Titel an sich. So gelang es ihm als erstem Fahrer, WM-Titel sowohl bei den 125ern, den 250ern und den 500ern einzufahren. Sieben Weltmeistertitel errang er in den Grand-Prix-Klassen, gewann 52 Grands Prix und stand 121-mal auf dem Podest. Nachdem er 1976 zurücktrat, kehrte er 1977 in der TT-F1-WM zurück und wurde deren erster Weltmeister.


Phil Read begann 1958 Rennen zu fahren, und bereits 1960 gewann er die 350er-Klasse beim Manx Grand Prix, ein Jahr später die Junior-TT auf einer Norton Manx. 1962 sicherte er sich mit Podestplätzen in Assen und Dundrod den dritten WM-Rang, 1963 glänzte er bei Gilera als Ersatz für Derek Minter mit zwei zweiten Plätzen in Assen und Spa. Beim WM-Finale in Suzuka fuhr er erstmals eine 250er Yamaha. 1964 gewann er mit der RD56 in Clermont-Ferrand, auf der Solitude, dem Sachsenring, Dundrod und Monza und holte seinen und Yamahas ersten WM-Titel, den er 1965 mit sieben Siegen und zwei zweiten Plätzen überlegen verteidigte. 1966 kam mit Mike Hailwood auf der Sechszylinder-Honda ein übermächtiger Gegner. 1967 lieferte Read ihm mit der V4 RD05A einen unerbittlichen Kampf um den Titel, den Hailwood dank fünf Siegen gegenüber vier von Read gewann.

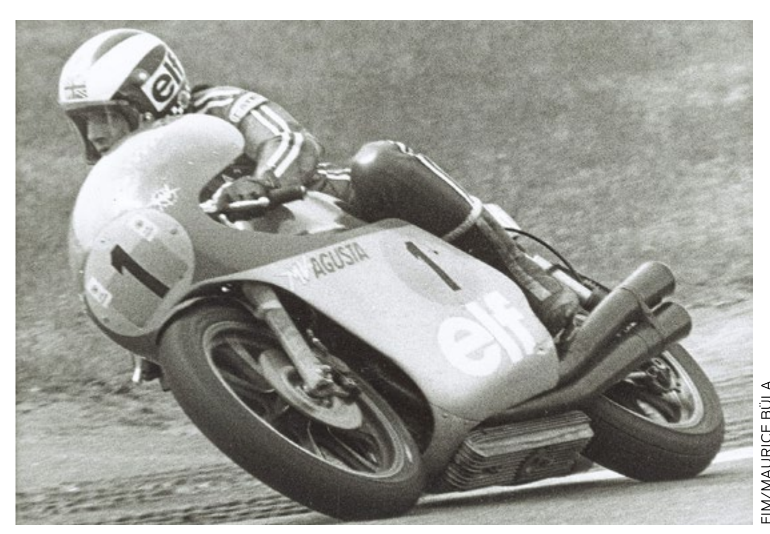
Gegen die Obrigkeit

1968 war Yamaha mit den V4 bei den 125ern und den 250ern konkurrenzlos, die Oberen sahen den 125er-Titel für Read und den 250er für Bill Ivy vor. Ivy hielt sich an die Order, doch nachdem Read den 125er-Titel in der Tasche hatte, riss er auch den 250er an sich. Nach Yamahas Rückzug trat Read nur sporadisch in der WM an, doch auch so konnte er 1969 in Monza sowohl bei den 250ern als auch den 350ern gewinnen. Für 1971 baute ihm Ferry Brower eine Yamaha TD2 mit Tuning von Helmut Fath, Quaife-Sechsgang-Getriebe und Lockheed-Scheibenbremsen auf. Read gewann in Hockenheim, Assen und auf der Isle of Man und holte seinen fünften WM-Titel.

1972 wurde er von MV Agusta für die 350er-WM engagiert, um Agostini gegen Jarno Saarinen zu helfen, und 1973 setzten sie ihn auch auf die 500er. Read gewann seinen ersten Titel in der Königsklasse, den er 1974 gegen den zu Yamaha gewechselten Agostini verteidigen konnte. 1975 kämpften sie noch einmal gegeneinander, doch diesmal behielt Agostini auf dem Yamaha-Zweitakter die Oberhand. 1977 wurde die TT-Weltmeisterschaft mit zunächst nur einem Lauf auf der Isle of Man ins Leben gerufen, Read bekam einen Honda-Werksvertrag und gewann den ersten Titel, 1978 verlor er ihn an seinen früheren Rivalen Mike Hailwood.

1979 wurde Read am Geburtstag der Queen zum Member of the Order of the British Empire erhoben. In den letzten Jahren verschlechterte sich Reads Gesundheit immer mehr, er entwickelte eine chronisch obstruktive Lungenerkrankung. 2020 starb seine langjährige Partnerin Wendy, nun hat auch Phil Read seine letzte Zielflagge gesehen.

Lebe wohl, Phil Read, deine Fans werden dich nie vergessen. ■


FIM/MAURICE BÜLA

Phil Read : 1974 auf MV Agusta letzter 500er-Weltmeister auf einem Viertakter



Phil Read

Geburtstag: 1. Januar 1939
Todestag: 6. Oktober 2022
Geburtsort: Luton (GB)
Herkunftsland: England

WM-KARRIERE

Jahr	Klasse
1961:	125 ccm, EMC (12.)
	350 ccm, Norton (5.)
	500 ccm, Norton (15.)
1962:	350 ccm, Norton (15.)
	500 ccm, Norton (3.)
1963:	250 ccm, Yamaha (10.)
	350 ccm, Gilera (11.)
	500 ccm, Gilera (4.)
1964:	125 ccm, Yamaha (8.)
	250 ccm, Yamaha (1.)
	350 ccm, AJS (6.)
	500 ccm, Matchless (3.)
1965:	125 ccm, Yamaha (10.)
	250 ccm, Yamaha (1.)
	350 ccm, Yamaha (9.)
1966:	125 ccm, Yamaha (4.)
	250 ccm, Yamaha (2.)
	350 ccm, Yamaha (8.)
1967:	125 ccm, Yamaha (2.)
	250 ccm, Yamaha (2.)
1968:	125 ccm, Yamaha (1.)
	250 ccm, Yamaha (1.)
1969:	250 ccm, Yamaha (13.)
	350 ccm, Yamaha (13.)
1970:	250 ccm, Yamaha (12.)
	350 ccm, Yamaha (17.)
1971:	250 ccm, Yamaha (1.)
	350 ccm, Yamaha (16.)
	500 ccm, Ducati (18.)
1972:	250 ccm, Yamaha (4.)
	350 ccm, MV Agusta (5.)
1973:	350 ccm, MV Agusta (3.)
	500 ccm, MV Agusta (1.)
1974:	500 ccm, MV Agusta (1.)
1975:	500 ccm, MV Agusta (2.)
1976:	500 ccm, Suzuki (10.)
1977:	TT-F1, Honda (1.)
1978:	TT-F1, Honda (-)


Hugh Anderson: In Ehren gealtert, nun verdient unter den MotoGP-Legenden

MOTOGP

Legende Hugh

In den 1960er-Jahren fuhr er für Suzuki vier WM-Titel ein und hatte danach daheim noch eine lange Karriere. Nun wurde Hugh Anderson in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen.

Von: **Imre Paulovits**

Hugh Andersons Ehrung fand in seiner Heimat Neuseeland am Hampton Downs Circuit statt, und über 100 Rennfahrer seines Landes waren zugegen, als Simon Crafar und Rennleiter Mike Webb im Auftrag von FIM und Dorna die Feierlichkeiten vollzogen und dem 86-Jährigen die Ehrenmedaille überreichten. Anderson begann seine Karriere im Grasbahnsport und kam zusammen mit seinem Freund Ginger Molloy nach Europa. Bereits in seiner ersten Saison stand er 1960 mit einer 250er-AJS auf dem Podest beim Ulster Grand Prix. Ein Jahr später fuhr er bei der TT auf der Isle of Man erstmals eine 250er-Suzuki, gewann 1962 das Finale der 50er-WM in Argentinien und wurde 1963 sowohl bei den 50ern als auch bei den 125ern Weltmeister. 1964 verteidigte er seinen 50er-Titel, 1965 wurde er ein zweites Mal 125er-Weltmeister. Nach der Saison kehrte er in seine Heimat zurück, gewann insgesamt 19 Meisterschaften im Straßensport und im Motocross. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Joan Mir musste nach seinem Sprunggelenkbruch, den er bei einem bösen Highsider in der ersten Runde des Österreich-GP erlitten hatte, die Grands Prix in Misano, Aragón, Motegi und Buriram auslassen, auf Phillip Island will er am Wochenende wieder fahren, nachdem er seinen ersten Comeback-Versuch in Aragón wegen Schmerzen und Problemen mit der Beweglichkeit abbrechen musste. Der 25-jährige Mallorquiner ließ am 5. Oktober eine Elektromyografie machen, um den Zustand der Nerven und der Muskeln um seinen rechten Knöchel herum überprüfen zu lassen. „Es sieht so aus, dass nun alles besser geworden ist. Ich bin noch immer nicht völlig fit, aber ich möchte die letzten drei Rennen dieser Saison mit meinem Team verbringen und hoffe, dass ich fahren können werde.“

Ob Takaaki Nakagami nach seiner Finger-OP vor zehn Tagen wieder fahren kann, stand zu Redaktionsschluss noch nicht fest.

MOTO2/SUPERBIKE-WM

Wie erwartet wird Moto3-WM-Leader Izan Guevara 2023 neben Jake Dixon im Aspar-GasGas-Moto2-Team fahren. Yamaha-Schützling Kohta Nozane steigt von der Superbike-WM in die Moto2 um. Der 26-jährige Japaner wird 2023 im Yamaha VR46 Mastercamp Team fahren.

Vorschau GP Australien

ZEITPLAN

GP von Australien, Phillip Island (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 14. Oktober 2022

0.00–0.40	Moto3	1. freies Training
0.55–1.40	MotoGP	1. freies Training
1.55–2.35	Moto2	1. freies Training
4.15–4.55	Moto3	2. freies Training
5.10–5.55	MotoGP	2. freies Training
6.10–6.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 15. Oktober 2022		
0.00–0.40	Moto3	3. freies Training
0.55–1.40	MotoGP	3. freies Training
1.55–2.35	Moto2	3. freies Training
3.35–3.50	Moto3	Qualifying 1
4.00–4.15	Moto3	Qualifying 2
4.30–5.00	MotoGP	4. freies Training
5.10–5.25	MotoGP	Qualifying 1
5.35–5.50	MotoGP	Qualifying 2
6.10–6.25	Moto2	Qualifying 1
6.35–6.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 16. Oktober 2022		
0.00–0.10	Moto3	Warm-up
0.20–0.30	Moto2	Warm-up
0.40–1.00	MotoGP	Warm-up
2.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
3.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
5.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von Australien, Phillip Island (2020 und ’21 keine Rennen)

Sieger 2019
Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda
Moto2: Brad Binder (ZA), KTM
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Marcos Ramírez (E), Honda, 1.38,976 (= 161,7 km/h)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.33,565 (= 171,1 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1.28,492 (= 180,9 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Romano Fenati (I), Honda, 1.37,139 (= 164,8 km/h)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 1.32,609 (= 172,7 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1.29,322 (= 179,2 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Jack Miller (AUS), KTM, 1.36,302 (= 166,2 km/h) (2014)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 1.32,609 (= 172,7 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.28,109 (= 181,7 km/h) (2013)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	219
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	217
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	199
4.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	180
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	179
6.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	154
7.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	151
8.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	131
9.	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	127
26.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	2

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	238,5
2.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	237
3.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	185
4.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	165
5.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	150,5
6.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	132
7.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	130
8.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	127,5
9.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	120
11.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	104,5

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	265
2.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	216
3.	Sergio García (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	209
4.	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	194
5.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	163
6.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	154
7.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	128
8.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	100
9.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	88
10.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets – MSI	KTM	84

Wieder diese drei: Álvaro Bautista (#19), Toprak Razgatlioglu (#1) und Jonathan Rea

Drei mit Neigung

WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu, Jonathan Rea und Álvaro Bautista zeigten auch in Aragón spektakuläre Kämpfe. Der Türke siegte zweimal, der Spanier einmal, der Nordire war diesmal nur fürs Podest gut.

Von: **Imre Paulovits**

Nach den drei überlegenen Siegen von Bautista in Barcelona witterten sowohl Weltmeister Toprak Razgatlioglu als auch Jonathan Rea auf dem fahrerisch anspruchsvollen Kurs an der Algarve wieder ihre Chance. Und tatsächlich waren sie an den Trainingstagen durchweg schneller als der Ducati-Werkspilot, der sich nur für die zweite Startreihe qualifizieren konnte. Während Razgatlioglu in den freien Trainings dominierte, zeigte Rea in der Superpole eine fehlerfreie Runde und sicherte sich die Pole-Position. Diesmal waren auch die Nummer-2-Piloten aller drei Werke nah dran, doch als es im Rennen zur Sache ging, waren es dann doch wieder die drei Außerirdischen, die die Plätze untereinander ausmachten. Dabei kam am Samstag ein trauriger Umstand den beiden Yamaha- und dem Kawasaki-Weltmeister entgegen. Der Niederländer Victor Steeman war im Supersport-300-Rennen schwer gestürzt und musste mit dem Rettungshubschrauber in die Klinik nach Faro geflogen werden, es dauerte über eine Stunde, bis der Helikopter wieder zurück war, so wurden alle Rennen verkürzt, das Superbike-Rennen von 20 auf 14 Runden. Deshalb war Bautistas Vorteil, den er mit seinem Fliegengewicht und der Abstimmung seiner Ducati zu Rennende beim Reifenverbrauch hat, nicht mehr da, dazu brauchte der WM-Leader auch ziemlich lange, bis er sich am Anfang bis zur dritten Position vorgekämpft hatte. Doch nur Razgatlioglu konnte die Gunst der Stunde nutzen, Rea konnte zum Schluss auch so das Tempo nicht halten und wurde von Bautista abgefangen. Doch Toprak war schon zu sehr enteilt. „Das kürzere Rennen kam mir sicherlich zugute, ich weiß nicht, ob ich über 20 Runden hätte Bautista aufhalten können“, konstatierte der Weltmeister.

Dann legte er am Sonntag einen nach. Im Superpole-Race war Bautista zwar schon ab Rennmitte dran, doch so oft er die Yamaha auch auf der Zielgeraden überholte, vor Turn 1 konnte der türkische Wunderbremser doch fast jedes Mal wieder vorbei. So auch in der letzten Runde, in der er dann einen solchen Vorsprung bis zur Zielkurve herausfuhr, dass Bautista alle Leistung nicht reichte, ihn bis zum Zielstrich abzufangen. Wenn Jonathan Rea anfangs auch mitkämpfte, er war auch diesmal nur der nicht lachende Dritte. Im zweiten Rennen ließ sich Bautista die Butter nicht mehr vom Brot nehmen, er nutzte seinen Reifenvorteil am Ende und hängte Razgatlioglu ab. „Alle reden von der Geraden. Davon gibt es aber nur eine“, stellte Bautista klar. „Ich habe meine Reifen gut eingeteilt, und ich bin froh, dass ich nun auch hier gewinnen konnte.“ Es wird nicht leicht, den kleinen Katalanen in der WM noch abzufangen. ■



WORLDSBK

Spektakulärer Razgatlioglu: Erst Sprung für die Fotografen, dann zwei Siege



WORLDSBK

Dem Titel ein Stück näher: Álvaro Bautista wurde von seinen Fans gefeiert

Supersport-WM

Diesmal schwierig

Im ersten Rennen verpasste Dominique Aegerter das Podest, im zweiten sicherte er seinen ersten Portimão-Sieg und stellte zwei neue Rekorde auf.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr endete Dominique Aegerters Sieges-Serie in Portimão. Ein dritter und ein fünfter Platz war seine Ausbeute an der Algarve, und auch bei den restlichen Rennen bis zu seinem Titelgewinn konnte er keinen Sieg mehr verbuchen. Deshalb hatte er sich für dieses Jahr umso mehr auf die Berg-und-Talbahn vorbereitet, und er sicherte sich die Pole-Position mit neuem Streckenrekord.

Doch dass das Rennen am Samstag von 17 auf zwölf Runden verkürzt wurde, kam ihm, der seinen Speed immer zum Schluss mit gebrauchten Reifen richtig ausspielen kann, nicht gerade entgegen. Dass auf der langen Geraden im Windschatten das Feld immer wieder durcheinandergewürfelt wurde, machte die Sache auch nicht einfacher. Aegerter setzte sich zwar zwei Runden vor Schluss in Führung, wurde aber vom nach vorn strebenden Stefano Manzi in Turn 5 beiseite gedrängt, dabei konnten auch Lorenzo Baldassarri und Federico Caricasulo an ihm vorbei. Manzi blieb bis zum Ziel vorn und sicherte Triumphs ersten Sieg in der Supersport-WM.

Im zweiten Rennen lief es dann wieder nach dem Gusto von Dominique Aegerter. Er konnte sich zum Schluss absetzen, und weil Baldassarri Manzi abräumte und dafür eine Long-Lap-Penalty bekam und nur Siebter wurde, hat Aegerter nun wieder 45 Punkte Vorsprung an der Tabellenspitze. ■



WORLDSBK

Eng, aber trotzdem vorn: Im zweiten Rennen setzte sich Aegerter wieder durch

Supersport-300-WM

Sieg für Dirk Geiger

Dirk Geiger hat sein Wort gehalten und dem Podestplatz in Magny-Cours einen Sieg in Aragón folgen lassen. Doch die Freude war gedämpft.

Von: **Imre Paulovits**

Als Dirk Geiger in Magny-Cours aufs Podest fuhr, versprach er: „Auch ein Sieg ist bald möglich.“ Er hat Wort gehalten. Während der Kawasaki-Pilot dem Rennen in Barcelona fernblieb und beim IDM-Finale in Hockenheim antrat, machte er sein Versprechen schon bei der nächsten Möglichkeit wahr. Der 20-jährige Mannheimer stellte die Füsport-Kawasaki auf die Pole-Position, und auch im Rennen war er der überlegene Mann. Als das erste Rennen wegen des Unfalls von Victor Steeman abgebrochen werden musste, lag er bereits in Führung. Und auch nach dem Restart setzte er sich immer wieder an die Spitze, konnte sich zum Schluss so einen Vorsprung herausfahren, dass er aus dem Windschatten nicht mehr eingeholt werden konnte. Er gewann mit über zwei Sekunden Vorsprung. Geiger war zutiefst gerührt. „Es ist ein unglaubliches Gefühl“, rang er nach Worten. „Ein Traum ist wahr geworden, doch nach dem Unfall von Victor kann trotzdem keine rechte Freude aufkommen.“ Im zweiten Rennen hätte Geiger sein Bravourstück gerne wiederholt, doch er wurde abgeräumt.“ ■



SEIDENGLANZ

Geschafft: Dirk Geiger hat nach dem Podestplatz nun auch einen WM-Sieg

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

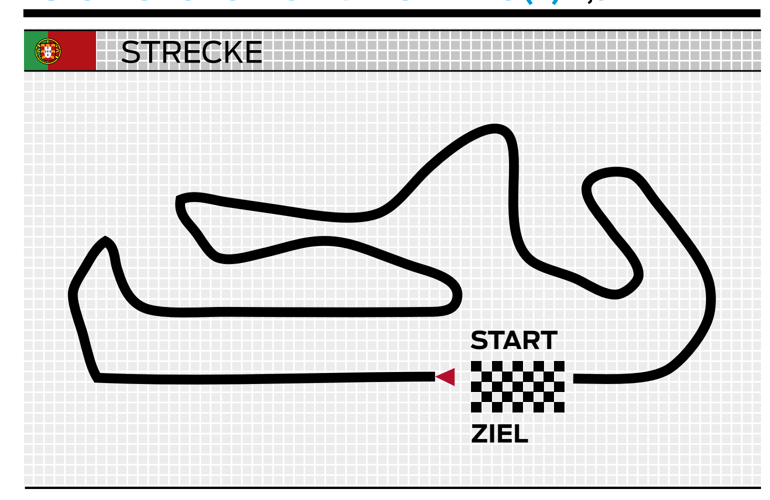
BMW tat sich in Portimão etwas schwer. Die beste Ausbeute konnte Scott Redding im zweiten Rennen mit P7 herausfahren, nachdem er im ersten Rennen gestürzt war und nur als 18. ins Ziel fahren konnte und im Superpole-Race 13. wurde. Michael van der Mark wurde im ersten Rennen 14., zeigte im Superpole-Race dann eine Aufholjagd von Startplatz 20 auf Rang 8.
Im zweiten Rennen wurde er 12. Loris Baz vom Bonovo action Team war wieder der konstanteste BMW-Pilot. Er wurde im ersten Rennen und im Superpole-Race Neunter, im zweiten Rennen Zehnter. Eugene Laverty, der an der Algarve wohnt, konnte bei seinem „Heimrennen“ die Plätze 14, 15 und 16 belegen. Das Team überreichte ihm als Geschenk seine BMW M 1000 RR vom IDM-Gaststart.

SUPERSPORT-WM

Happy End für Maximilian Kofler: Beim letzten europäischen Supersport-Lauf wurde er 14. und hat endlich seine lang ersehnten ersten WM-Punkte errungen. „Endlich hatte ich mal einen wirklich problemlosen Sonntag“, freute er sich. „Die Erleichterung ist groß bei mir. Ich wollte um WM-Punkte kämpfen, nun habe ich die ersten Zähler. Mein Ziel ist, in der WM zu bleiben, und ich denke, dafür habe ich positive Eigenwerbung betrieben.“ Patrick Hobelsberger startete zwar gut ins Wochenende, eine schleifende Kupplung machte ihm aber bald Probleme, und es war ein Wunder, dass er sich überhaupt als 18. qualifizieren konnte. Im ersten Rennen musste der IDM-Champ von 2021 einmal von der Strecke, die Kupplung bereitete ihm weiter Probleme. So wurde für Sonntag eine Standard-Kupplung eingebaut, dafür wurde die Übersetzung kürzer gewählt, wodurch das Motorrad im Windschatten im Begrenzer lief und die Motorbremse zu stark einsetzte. So war mehr als P26 und P18 nicht drin.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

AUTÓDROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM



SUPERPOLE

1.	Rea	1.39,610
2.	Razgatlioglu	1.39,772
3.	Lowes	1.39,859
4.	Bautista	1.39,946
5.	Locatelli	1.40,000
6.	Bassani	1.40,195
7.	Baz	1.40,242
8.	Redding	1.40,293
9.	Rinaldi	1.40,305
10.	Lecuona	1.40,342
11.	Gerloff	1.40,497
12.	Öttl	1.40,526
13.	Vierge	1.40,624
14.	Tamburini	1.40,771
15.	Mahias	1.40,811
16.	Gagne	1.41,161
17.	Laverty	1.41,258
18.	Nozane	1.41,321
19.	Bernardi	1.41,406
23.	Fritz	1.41,912

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	448 Punkte
2.	Razgatlioglu	392
3.	Rea	366
4.	Rinaldi	232
5.	Locatelli	196
6.	Lowes	189
7.	Bassani	187
8.	Lecuona	163
9.	Redding	156
13.	Öttl	75

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	479 Punkte
2.	Yamaha	433
3.	Kawasaki	394
4.	BMW	201
5.	Honda	194

ERGEBNIS 1. RENNEN

Portimão (P) – 8. Oktober 2022 25. WM-Lauf; 64,288 km über 14 Runden à 4,592 km. 26 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 43 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	14	23.33,449 min	1.40,328	25
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	14	+0,657 s	1.40,561	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	14	+3,032 s	1.40,604	16
4.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	14	+4,471 s	1.40,398	13
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	14	+4,562 s	1.40,728	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	14	+8,805 s	1.41,015	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	14	+12,614 s	1.41,267	9
8.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	14	+17,290 s	1.41,346	8
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	14	+17,450 s	1.41,352	7
10.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	14	+17,719 s	1.41,541	6
11.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	14	+21,391 s	1.41,504	5
12.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	14	+21,628 s	1.41,656	4
13.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	14	+22,972 s	1.41,804	3
14.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	14	+25,808 s	1.42,222	2
21.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	14	+39,000 s	1.42,492	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Portimão (P) – 9. Oktober 2022 27. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Runden à 4,592 km. 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	33.40,730 min	1.40.582	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+2,256 s	1.40.497	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+4,758 s	1.40.673	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+7,833 s	1.40.830	13
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+8,406 s	1.41.123	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+15,191 s	1.41.322	10
7.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	20	+19,661 s	1.41.556	9
8.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+20,581 s	1.41.594	8
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+20,889 s	1.41.119	7
10.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	20	+23,756 s	1.41.575	6
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	20	+24,047 s	1.41.360	5
12.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	20	+25,749 s	1.41.639	4
13.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+29,930 s	1.41.854	3
14.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	20	+31,337 s	1.42.023	2
17.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	20	+41,026 s	1.42.394	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Portimão (P) – 9. Oktober 2022 26. WM-Lauf; 45,920 km über 10 Runden à 4,592 km. 26 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 34 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	16.45,342 min
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+0,123 s
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,434 s
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,976 s
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+3,965 s
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+5,969 s
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+6,067 s
8.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+11,297 s
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+11,945 s
10.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+12,014 s
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+12,692 s
12.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+12,937 s
13.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+15,165 s
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+18,996 s
17.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	+24,172 s

SUPERSPORT-WM

Portimão (P) – 8. Oktober 2022 17. WM-Lauf; 55,104 km über 12 Runden à 4,592 km. 32 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Stefano Manzi (I)	Triumph Street Triple RS	21.02,400 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+0,011 s
3.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+0,128 s
4.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+0,309 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 800 RR	+1,732 s
6.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+2,638 s
7.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+3,583 s
8.	Hannes Soomer (EST)	Triumph Street Triple RS	+6,491 s
23.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+30,703 s
26.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+57,374 s

SUPERSPORT-WM

Portimão (P) – 9. Oktober 2022 18. WM-Lauf; 78,064 km über 17 Runden à 4,592 km. 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	29.46,428 min
2.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+0,501 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+0,625 s
4.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+0,630 s
5.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+2,153 s
6.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+2,253 s
7.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+7,796 s
13.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+16,477 s
14.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+22,035 s
18.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+29,078 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	374 Punkte
2.	Baldassarri	329
3.	Öncü	194
4.	Bulega	177
20.	Brenner	31
25.	Hobelsberger	21
32.	Kofler	2

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	445 Punkte
2.	Ducati	255
3.	Kawasaki	221
4.	Triumph	181
5.	MV Agusta	147

SUPERSPORT-300-WM

Portimão (P) – 8. Oktober 2022 17. WM-Lauf; 36,736 km über 8 Runden à 4,592 km. 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	15.38,160 min
2.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+2,649 s
3.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+2,669 s
4.	Inigo Iglesias Bravo (E)	Kawasaki Ninja 400	+2,670 s
5.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+2,673 s
6.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+2,717 s
7.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+2,800 s
8.	Enzo Valentin (E)	Yamaha YZF-R3	+3,227 s
9.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+3,310 s
15.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+4,933 s

WM-ENDSTAND FAHRER

1.	Diaz	259 Punkte
2.	Steeman	180
3.	De Cancellis	171
4.	Garcia	164
5.	Di Sora	146
6.	Lehmann	105
11.	Geiger	61

SUPERSPORT-300-WM

Portimão (P) – 9. Oktober 2022 18. WM-Lauf; 59,696 km über 13 Runden à 4,592 km. 26 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	25.28,352 min
2.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+0,831 s
3.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+1,918 s
4.	Alex Millan (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,981 s
5.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+2,006 s
6.	Enzo Valentin (E)	Yamaha YZF-R3	+2,262 s
7.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+2,300 s
8.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+2,372 s
9.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+2,544 s
18.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+10,312 s

WM-ENDSTAND HERSTELLER

1.	Yamaha	344 Punkte
2.	Kawasaki	326
3.	KTM	119

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Er hatte noch eine ganz kleine Chance: Der 22-jährige Holländer Victor Steeman lag vor dem WM-Finale der kleinen Supersport-Klasse 49 Punkte hinter dem 19-jährigen Spanier Álvaro Diaz. Er wollte nichts unversucht lassen. Doch in der dritten Runde des ersten Rennens kollidierte er in der Zielkurve mit José Luis Perez Gonzales. Bei dem fürchterlichen Abflug zog sich Steeman multiple Brüche und Kopfverletzungen zu. Er wurde mit dem Hubschrauber in die Klinik nach Faro geflogen, sein Zustand war bis Redaktionsschluss kritisch. Diaz wurde Weltmeister, richtig freuen konnte er sich aber nicht.

Superbike-WM

Philipp Öttl: Drei Mal Punkte

Ein neues Saisonhighlight blieb für Philipp Öttl in Portimão aus. Er schrammte zweimal knapp an den Top 10 vorbei, aber er sammelte wieder fleißig Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl kannte die anspruchsvolle Berg-und-Talbahn von Portimão bislang nur mit dem Supersport-Motorrad. Das fast doppelt so starke Superbike stellt auf den Kuppen und den Kompressionen und beim Bremsen am Ende der abfallenden Geraden ganz andere Anforderungen an die Piloten. So hatte er sich im Februar bei einem Test auf die Strecke eingefahren, aber ein Rennwochenende ist trotzdem noch einmal eine andere Hausnummer. Zu allem Übel kam der Airinger mit einer Erkältung nach Portugal. Umso erstaunlicher war, dass der 26-jährige Ducati-Pilot den ersten Trainingstag bereits als Neunter abschloss, obwohl er hauptsächlich an der Rennabstimmung arbeitete. Am Samstag legte er noch einmal nach und war in FP3 Sechstschnellster! Doch in der Superpole kam er nach dem tollen Vormittags-Ergebnis nur auf den zwölften Startplatz.

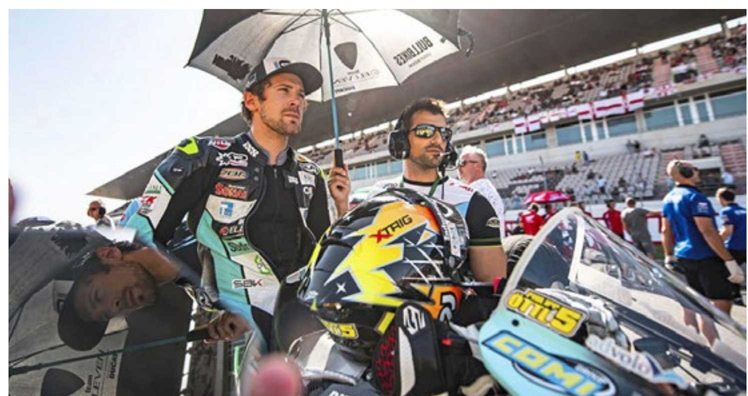
Zu allem Übel kam er im verkürzten ersten Rennen in der Startkurve von der Strecke ab und fiel bis auf den 20. Platz zurück, von wo aus er sich immerhin bis auf den 12. Platz vorkämpfen konnte. Im Sprintrennen verlor er in der ersten Runde wieder einige Plätze, konnte sich aber bis auf P11 wieder vorkämpfen. Vor ihm lag eine ganze Gruppe, die um Platz 8 kämpfte. Und auch im zweiten Rennen verlor er einige Plätze, kämpfte sich dann aber wacker wieder bis auf den elften Platz vor.

„Es war kein leichtes Wochenende in Portimão, da ich nicht ganz fit war, das hat alles etwas kompromittiert", musste Öttl zugeben. „Mir ging es auch einen Tag später noch nicht wirklich gut, ich musste mich deshalb fast wundern, dass ich die Rennen so gut durchfahren konnte. Obwohl ich schlecht beieinander war, war meine Race-Pace in allen drei Rennen für die Top 10 gut. Auch wenn ich nach dem Start meist Plätze verloren habe, konnte ich gut aufholen. Im Superpole-Race haben wir uns beim Reifen etwas vertan, wir hatten gedacht, dass der SCX etwas mehr Grip hergibt, das war aber nicht der Fall, da wäre der SC0 besser gewesen. Positiv war, dass ich trotz meines Zustands erstmals gegen sehr starke Fahrer aufholen konnte und dadurch die Rückstände im Ziel geringer ausfielen als bisher. Bisher fiel es mir schwer, die Lücken zu schließen. Alles in allem kann ich mit diesem Wochenende zufrieden sein und hoffe, dass ich in Argentinien wieder völlig fit an den Start gehe." ■



GOELEVEN

Philipp Öttl: „Ich konnte erstmals auch gegen starke Fahrer aufholen"



GOELEVEN

Nicht ganz fit: Öttl wurde in Portimão von einer Erkältung geplagt


Sechs Sekunden Vorsprung auf die Verfolger: Im Motorland Aragón ging kein Weg an Lukas Tulovic vorbei

FIM JUNIORGP

Moto3-JuniorGP/Moto2-EM/ETC

Tulovic am Ziel

Lukas Tulovic wusste ganz genau: Wenn er in Aragón gewinnt, ist er Moto2-Europameister. Der Deutsche leistete sich bei seinem Triumphzug nicht einen einzigen Fehler.

Von: **Anke Wieczorek**

Im drittletzten Rennen holte sich der 22-jährige Lukas Tulovic mit dem fünften Saisonsieg vorzeitig den Moto2-EM-Titel. Vor einem Jahr hatte er sich die Seele aus dem Leib gefahren und hatte auf der Kalex doch keine Chance gegen die führenden Motorräder von Boscoscuro. Nun der Befreiungsschlag. Tulovic hätte es nicht besser machen können: Pole-Position, zwei überlegene Siege an einem Tag und der Titel. Der Eberbacher ist zurück im Geschäft. Sein Liqui Moly-Intact-GP-Team hatte immer an den Bayern geglaubt.

Dabei ging Tulovic in Aragón sprichwörtlich die Düse. „Es war nicht einfach, nach elf Wochen Sommerpause voll durchzustarten. Aber das Team hat mir das Bike so eingestellt, dass ich sofort ein gutes Gefühl hatte." Trotz der Pole-Position war Tulovic vor dem ersten Rennen hochgradig angespannt und nervös. Vor allem die spanische Konkurrenz hatte sich im Sommer anderweitig verdingt. Und der Australier Senna Agius hatte sogar Sam Lowes in der Moto2-Weltmeisterschaft im renommierten Marc VDS-Team ersetzt. Dass Tulovic vor diesem Hintergrund in Aragón gleich doppelt siegte, machte den Tag noch wertvoller.

Hinter den Kulissen waren längst die Vorbereitungen für die Titel-Feier getroffen. „Mir war klar, dass irgendwas im Busch war", so Tulovic. In der Auslaufrunde schoss er in der ersten Kurve vor lauter Emotionen geradeaus. In der Boxengasse gab es dann den goldenen Helm, das obligatorische Meister-Shirt und etliche Umarmungen. Die Planungen für 2023 laufen schon lange. Offiziell gibt es keine Verlautbarungen, aber es ist längst durchgesickert, dass Tulovic aufsteigt und es nach einem Platz in der Moto2-WM aussieht.

Im European Talent Cup war Leo Rammerstorfer am Start, der die IDM Supersport 300 vor zwei Wochen als Vizemeister beendet hat. Für den Laien sieht sein jetziges Ergebnis aus Aragón nicht berauschend aus, aber für Teammanager Dirk Reissmann ist der ETC die härteste Nachwuchsklasse, die es neben dem Moto3-Junior-GP gibt: „Da geht man nicht einfach hin und ist dabei. Aus meiner Sicht hat sich Leo gut verkauft. Er ist ein Kämpfer, aber ihm fehlt noch die Erfahrung." Der Österreicher hat 2023 einen Platz im Red Bull Rookies Cup, aber das wird nicht alles sein. Reissmann auf die Frage nach Einsätzen im Liqui-Moly-Team: „Denkbar ist alles." ■


FIM JUNIORGP

Ziel erreicht: Lukas Tulovic

MOTO3-JUNIOR-GP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Collin Veijer (NL)	KTM	29.54,874 min
2.	David Salvador (E)	Husqvarna	+0,111 s
3.	Jose Antonio Rueda (E)	Honda	+0,175 s
18.	Philipp Tonn (D)	KTM	+33,064 s
19.	Jakob Rosenthaler (A)	KTM	+33,094 s
22.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+33,430 s



FIM JUNIORGP

Guido Pini (#93) führt den ETC mit drei Punkten Vorsprung an, beim Finale in Valencia gibt es nur ein Rennen in der Klasse

WM-STAND

1.	Rueda	214 Punkte
2.	Salvador	128
3.	Farioli	113
4.	Azman	110
5.	Piqueras	97
21.	Dettwiler	13
25.	Rosenthaler	7

MOTO2-EM - 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Lukas Tulovic (D)	Kalex Triumph	30.17,697 min
2.	Senna Agius (AUS)	Kalex Triumph	+5,993 s
3.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex Triumph	+6,270 s
4.	Yeray Ruiz (E)	Kalex Triumph	+12,793 s
5.	Roberto Garcia (E)	Kalex Triumph	+13,057 s
17.	Kevin Orgis (D)	Kalex Triumph	+1.09,979 min

MOTO2-EM - 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Lukas Tulovic (D)	Kalex Triumph	30.25,323 min
2.	Senna Agius (AUS)	Kalex Triumph	+6,728 s
3.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex Triumph	+11,955 s
4.	Yeray Ruiz (E)	Kalex Triumph	+21,151 s
5.	Alex Toledo (E)	Kalex Triumph	+27,741 s
16.	Kevin Orgis (D)	Kalex Triumph	+1.11,611 min

EM-STAND

1.	Tulovic	230 Punkte
2.	Agius	166
3.	Escrig	140
4.	Toledo	117
5.	Cardelus	101
23.	Czyba	10
27.	Orgis	4

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Guido Pini (I)	Honda	10.13,533 min
2.	Maximo Martinez (E)	Honda	+0,059 s
3.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,142 s
4.	Casey O'Gorman (IRL)	Honda	+0,284 s
5.	Joel Esteban (E)	Honda	+0,642 s
23.	Leo Rammerstorfer (A)	Honda	+16,626 s

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Casey O'Gorman (IRL)	Honda	28.36,858 min
2.	Guido Pini (I)	Honda	+0,008 s
3.	Joel Esteban (E)	Honda	+0,123 s
4.	Maximo Martinez (E)	Honda	+0,150 s
5.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,510 s
23.	Leo Rammerstorfer (A)	Honda	+51,467 s

CUP-STAND

1.	Pini	145 Punkte
2.	Esteban	142
3.	Martinez	116
4.	O'Gorman	105
5.	Uriarte	97
6.	Boggio	96
7.	Danish	88

Supersport-WM

Schrötter auf MV

Marcel Schrötter hatte es in Japan bereits angekündigt, dass er für 2023 einen neuen Teamplatz gefunden hat. Nun ist es offiziell: Er wird in der Supersport-WM auf MV Agusta fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Lange hatte Marcel Schrötter auf die Karte Superbike-WM gesetzt, doch nun wurde schließlich die Supersport-WM daraus. Unbedingt schlecht muss diese Wahl nicht sein, denn er wird MV-Agusta-Werksfahrer.

Die legendäre italienische Marke, die von 1958 bis 1974 ohne Unterbrechung 18 Weltmeisterschaften bei den 500ern einfuhr, ist nach langen dürren Jahren in der Supersport-WM wieder auf dem Weg nach oben. Der 800er Triple wird immer konkurrenzfähiger, was zuletzt auch der fünfte Platz des jungen Bahattin Sofuoglu im zweiten Rennen von Portimão bewies. Sofuoglu wird Schrötters Teamkollege für 2023. Von dem erfahrenen Deutschen und dem aufstrebenden Türken verspricht sich Teamchef Andrea Quadranti viel.

Schrötter will versuchen, sich im Winter bei den Tests so gut wie möglich von dem Moto2-Prototypen auf das Supersport-Motorrad umzustellen, damit er so viel Vertrauen wie möglich gewinnen kann, wenn die Meisterschaft voraussichtlich Ende Februar auf Phillip Island beginnt. „Zuallererst möchte ich Andrea Quadranti und MV Agusta für das Vertrauen danken", so Schrötter. „Ich freue mich sehr auf dieses neue Kapitel in meiner Karriere und kann es kaum erwarten, auf die bildschöne MV Agusta zu steigen." ■



MV AGUSTA

Marcel Schrötter: Der Deutsche will mit MV Agusta Geschichte schreiben

Superbike-WM

Bassani: Motocorsa

Der 22-jährige Italiener Axel Bassani galt lange als Kandidat für den zweiten Platz im Ducati-Werksteam. Doch nun hat er seinen Vertrag bei Motocorsa Racing verlängert.

Von: **Imre Paulovits**

Axel Bassani war die Überraschung der letzten beiden Superbike-WM-Jahre. Er schaffte den Umstieg vom Supersport-Motorrad nicht nur schnell, er übertrumpfte bald seine Ergebnisse in der Supersport. Er war so gut, dass Ducati-Werkspilot Michael Ruben Rinaldi schwer unter Druck stand, seinen Platz im Werksteam nicht an seinen jüngeren Landsmann zu verlieren. Doch nun steht fest: Bassani bleibt ein weiteres Jahr bei Motocorsa Racing, mit denen er in den letzten beiden Jahren so gut zusammenarbeiten konnte. „Ich freue mich, mit Motocorsa weiterzumachen", gestand Bassani. „Wir haben in diesem Jahr einen wirklich guten Job gemacht, und wir sind zusammen gewachsen. So freue ich mich, dass ich mit den Mechanikern und dem Team weiter zusammenarbeiten kann. Ich hoffe, dass wir unsere aufsteigende Form weiter fortsetzen können und ich im nächsten Jahr öfters in der Lage sein werde, bis zum Rennende mit Álvaro Bautista, Toprak Razgatlioglu und Jonathan Rea zu kämpfen." ■



WORLDSBK

Axel Bassani und Teamchef Lorenzo Mauri: Ein weiteres Jahr zusammen

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Marvin Fritz hatte es bei seinem Wildcard-Einsatz mit der YART-Yamaha nicht leicht. Am Freitag stürzte er in der Zielkurve, das Team hatte viel Arbeit, das Motorrad wieder aufzubauen, und auch in FP3 kamen nicht viele Runden zusammen. „Im Qualifying konnte ich mich aber um 1,5 Sekunden verbessern, und das, ohne dass jemand vor mir herfuhr. Es war auch nicht ganz leicht, mich wieder an die Pirelli-Reifen zu gewöhnen", musste Fritz feststellen. „Im ersten Rennen konnte ich mit den anderen Yamaha-Piloten Nozane, Tamburini, Gagne und Ponsson mithalten, ich konnte in der letzten Runde Nozane überholen und beendete das Rennen gleich hinter Gagne." Dies war aber erst der 21. Platz, im Superpole-Race und im zweiten Rennen konnte sich Fritz noch einmal steigern und wurde jeweils 17.

SUPERBIKE-WM

US-Champ Jake Gagne wurde von seinen berühmten Landsleuten Wayne Rainey, Colin Edwards und Ben Spies mit viel Vorschusslorbeeren für seinen Superbike-WM-Wildcard-Einsatz versehen. Schließlich kamen ein 16. Platz in der Superpole, ein 19. im ersten Rennen, P16 im Superpole-Race und schließlich ein 15. Platz und ein WM-Punkt im zweiten Rennen heraus. „Diese Klasse ist so hart, die Teams sind so gut, die Fahrer so schnell, wir sind ins kalte Wasser gesprungen", musste Gagne feststellen. „Wir haben aber unheimlich viel gelernt, wurden ständig schneller, und das werden wir mitnehmen. Es hat sehr viel Spaß gemacht, und ich kann es kaum erwarten, irgendwann wiederzukommen. Es war nicht ganz einfach, mich an die anderen Reifen zu gewöhnen, und auch das Team hat daran zu arbeiten gehabt. Man kann nicht einfach die Abstimmung der Dunlop für die Pirellis nehmen, ich hoffe, dass wir diese Erfahrung in Zukunft nutzen können."



Pit Beirer: Garant für den sportlichen Erfolg von KTM

PLATZER

Energie-Wunder

Einst war Pit Beirer der beste Motocross-Pilot Deutschlands, seit seiner Querschnittslähmung hat er als KTM-Manager an über 100 WM-Titeln mitgewirkt. Am 19. Oktober wird er 50 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Er reißt jeden in seiner Umgebung mit und hat eine unwiderstehliche Art, alle zu Höchstleistungen anzuspornen. Dabei sitzt Pit Beirer seit fast 20 Jahren im Rollstuhl. Damals trieb es ihn an, seinen großen Traum zu verwirklichen und Motocross-Weltmeister zu werden. Doch am 8. Juni 2003 endete dieser Traum jäh, als er im bulgarischen Sevlievo einen Sprung verpasste, 30 Meter durch die Luft katapultiert wurde und mit dem Kopf voran auf dem Boden aufschlug. Beirer wusste sofort, dass er für den Rest seines Lebens querschnittsgelähmt sein würde.

Heinz Kinigadner und KTM standen ihm bei. Sobald er aus der Reha kam, hatte er einen Job in der Rennabteilung. Beirer zeigte die gleiche analytische Gabe und das Organisationstalent wie als Sportler, und so bekam er bald eine Managerstelle neben Motorsportchef Kurt Nicoll. Als dieser im Sommer 2006 in die USA wechselte, wurde Beirer Leiter der Offroad Sportabteilung. Im Enduro-Sport siegte KTM damals nach Belieben, doch die Krone in den Königsdisziplinen des Motocross und des Supercross fehlte ihnen noch. Beirer wusste, dass sie es nur dann schaffen konnten, wenn sie mit den Besten zusammenarbeiteten. So überredete er Claudio de Carli und dessen Weltmeister Tony Cairoli zum Wechsel von Yamaha zu KTM. Die Italiener holten auch gleich im ersten Jahr den MX1-Titel für ihn. In den USA lockte Beirer Manager-Legende Roger de Coster von Suzuki weg, und mit Ryan Dungey holte er auch den letzten noch verbliebenen Offroad-Titel nach Mattighofen. KTM-CEO Stefan Pierer übergab Beirer die Verantwortung über die gesamte Rennabteilung. Als die Österreicher in die Straßen-WM zurückkehrten, spannte er mit Aki Ajo zusammen, verpflichtete als Fahrer Sandro Cortese, und der erste Moto3-Titel ging gleich nach Mattighofen.

Architekt des Erfolges

Als Beirer seinen Job in der KTM-Rennabteilung antrat, hatte diese zwar bereits viel Erfolg, doch er hat sie erst strukturiert und dafür gesorgt, dass alle zusammen am Erfolg arbeiten. Er selbst hat an der Architektur des neuen Gebäudes der Rennabteilung in Munderfing mitgearbeitet und sie so gestalten lassen, dass sich alle Abteilungen sehen und so mit Ideen befruchten. Doch die große Aufgabe kam erst.

2016 beschloss KTM, in die MotoGP einzusteigen. Dafür reichte weder das vorhandene Personal noch die Struktur. Beirer holte Mike Leitner, der gerade als Crewchief im Honda-Team aufgehört hatte, beförderte Sebastian Risse, der zuvor erfolgreich das Moto3-Projekt geführt hatte, und stellte eine Truppe von Spezialisten aus Leuten zusammen, die bei den anderen Herstellern in der MotoGP tätig waren. Als Dani Pedrosa seine aktive Karriere beendete, wurde er zum Edel-Testfahrer, der das Projekt endgültig an die Spitze brachte. Brad Binder holte in Brünn 2020 den ersten MotoGP-Sieg für KTM, und wenn es seither auch einige Rückschläge gab, war es in Buriram mit Miguel Oliveira zuletzt wieder eine KTM, die ganz oben auf dem Podest stand.

Mittlerweile umfasst das Motosport-Engagement auch die Marken Husqvarna und GasGas, und alle haben unter Beirer WM-Titel eingefahren. Dazu wurden im Motocross und auf der Straße Strukturen geschaffen, in denen KTM seinen Nachwuchs für die Königsklassen aufbaut wie keine andere Marke. Dafür setzen sie bereits im Jugendsport an, beteiligen sich in nationalen und kontinentalen Cups, und die Aufstiegsleiter geht über den Rookies Cup und die unteren GP-Klassen weiter. Hier ist es nun die Konkurrenz, die nachziehen muss.

All dies wäre ohne den unermüdlichen Einsatz von Pit Beirer niemals möglich gewesen. Wer sich nur ansatzweise vorstellen kann, mit wie viel zusätzlichen Belastungen ein Leben im Rollstuhl verbunden ist, weiß erst, was dieser Mann leistet. Im Sommer wurde er hintereinander von einem Harnwegsinfekt und Corona erwischt, hatte Fieber, dass er bereits halluzinierte, aber kaum genesen, kam er nach Assen ins Fahrerlager, um die Weichen für 2023 zu stellen. Er verlangt von seinen Mitarbeitern viel, aber er geht mit einem Beispiel voran, vor dem sich alle nur tief verbeugen können.

Alles Gute zum 50. Geburtstag, Pit Beirer, und viel Kraft für den weiteren Erfolg. Denn etwas anderes gibt es für dich nicht. ■



HODGKINSON

Pit Beirer als Motocross-Profi: Auf der Jagd nach dem WM-Titel



PLATZER

Alles im Blick: Sportdirektor Pit Beirer



Pit Beirer

Geburtstag: 19.10.1972
Geburtsort: Radolfzell (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1997: MX-WM 250 (3.)
1998: MX-WM 250 (3.)
1999: MX-WM 250 (2.)
2000: MX-WM 250 (3.)
2002: MX-WM 250 (3.)
2006: Leiter KTM-Offroad
2011: KTM-Renndirektor

Podium für Roczen



WSX-Start: Escoffier (#137), Soubeyras (#85), Roczen (#94), Sieger Tomac (#3)

LIVEMOTOCROSS.COM

US-Motocross- und Supercross-Champion Eli Tomac gewann sein Europa-Gastspiel in Cardiff (Wales) beim Auftakt der neuen Supercross-WM überlegen. Der Thüringer Ken Roczen folgte auf Rang 2 vor „Bad Boy“ Vince Friese.

Von: **Frank Quatember**

Das frische Produkt Supercross-WM von FIM und Promoter SX Global erwies sich wie erwartet als Versuch, mit der amerikanischen AMA Supercross-Serie zu konkurrieren. Das dreistündige Programm am Samstagabend war vollgepackt mit Vorläufen in beiden Klassen WSX und SX 2, dazu jeweils eine Superpole sowie drei Endläufe. Es ging Schlag auf Schlag, zwischen den Finals gab es kaum Zeit zum Verschnaufen oder Schrauben. Das tat der Stimmung aber keinen Abbruch, immerhin war das weit über 70 000 Zuschauer fassende Principality Stadion fast zur Hälfte gefüllt.

Das Track-Layout war sehr weiträumig angelegt, gut für Überholmanöver. Der Schwierigkeitslevel war dem Fahrerfeld angemessen, wenn auch zu leicht für die beiden Schwergewichte des Abends. Als schwierig empfanden viele Piloten den Dirt und als sehr hart und rutschig.

Sportlich gesehen zeigte der Abend in Cardiff die Dominanz des US-Champions Eli Tomac, der mit einer Wildcard antrat. Drei ungefährdete Laufsiege und dafür einen dicken Scheck nahm der US-Amerikaner aus Wales mit.

Roczen mit viel Speed

Das wollte auch der deutsche Mitfavorit Ken Roczen, der mit viel Speed und Selbstbewusstsein in den Abend ging. Zunächst lief es glänzend für den Mattstedter: Roczen gewann seinen Vorlauf vor Friese und Tomac sowie die anschließende Superpole.

Doch nach dem vermeidbaren Sturz in Lauf 1, als ihm in Führung liegend das Motorrad wegrutschte, hatte der Thüringer dem späteren Tagessieger nichts mehr entgegenzusetzen. „Es ging sehr schnell“, ärgerte sich Roczen. „Da war eine winzige Spur oder eine Kante, und ich kam in einem Winkel, der dazu nicht gepasst hat. Ich habe noch versucht, etwas zu retten, aber umsonst.“ Tomac hatte zwar nach dem Holeshot von Roczen enorm Druck gemacht, doch erst dessen Sturz klärte die Fronten.

Im zweiten Lauf zeigte Honda-Pilot Friese seine Qualität am Gatter und übernahm die Spitze. Tomac zog durchs Feld und lieferte sich mit Friese ein kurzes, aber sehenswertes Duell. Im Ziel hatte der US-Champion die Nase vorn, gefolgt von Roczen und Vince Friese.

Lauf 3 war dann das sogenannte Superfinale, mit 12 Runden etwas länger. Nach der Startphase hatte Justin Brayton das Glück des Tüchtigen, ließ aber in Runde 3 kampflos Eli Tomac zum Sieg passieren, der nach dem Start von Platz 8 nach vorn gefahren war.

Ohne Laufsieg Tagessieger

Und Kenny? Der wurde von Tomac und Joey Savatgy nach dem Gatter eingeklemmt und musste hart kämpfen, um den überraschend starken Vince Friese noch kurz vor Rennschluss im Kampf um Platz 2 auf dem Tagespodium zu bezwingen. Das gelang, und trotzdem bleibt die Frage: Quo vadis Ken Roczen?

Bester Europäer in Cardiff wurde der starke Franzose Cedric Soubeyras, in Deutschland aus der ADAC-Supercross-Serie gut bekannt. Der Kawasaki-Pilot belegte Rang 6 in der Tageswertung.

Die kleine Klasse war sehr ausgeglichen besetzt, und so ging es in den drei Finalrennen munter zur Sache. Dabei gewann US-Boy Mitch Oldenburg (Honda) die Läufe 1 und 3, verlor aber durch einen heftigen Crash im zweiten Rennen den Tagessieg. Landsmann Shane McElrath auf Yamaha sagte danke, fuhr konstant auf die Ränge 4, 3 und 5 und gewann damit die SX2-Wertung. Auch auf Rang 2 der Tagestabelle rangierte mit Kawasaki-Pilot Chris Blose ein Amerikaner. Lokalheld Max Anstie (Honda) ließ die Fans bei seinem Laufsieg in Rennen 2 jubeln, der Rotschopf verpatzte aber die beiden anderen Starts an diesem Abend und wurde Sechster gesamt. ■



LIVEMOTOCROSS.COM

Podium: Roczen, Tomac, Friese (v.l.)

SUPERCROSS-WM, WSX

Cardiff (GB), 8. Oktober

1.	Eli Tomac (USA), Yamaha	1-1-1
2.	Ken Roczen (D), Honda	3-2-4
3.	Vince Friese (USA), Honda	2-3-5
4.	Justin Brayton (USA), Honda	4-6-3
5.	Josh Hill (USA), Yamaha	5-7-7
6.	Cedric Soubeyras (F), Kawasaki	12-4-6
7.	Joey Savatgy (USA), Kawasaki	19-5-2
8.	Angelo Pellegrini (I), Honda	6-13-8
9.	Adrien Escoffier (F), Kawasaki	11-8-12
10.	Thomas Ramette (F), Yamaha	7-10-14

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 2 Rennen

1.	Eli Tomac	76 Punkte
2.	Ken Roczen	61
3.	Vince Friese	58
4.	Justin Brayton	53
5.	Josh Hill	44
6.	Cedric Soubeyras	42
7.	Joey Savatgy	40
8.	Angelo Pellegrini	36
9.	Adrien Escoffier	32
10.	Thomas Ramette	32

SUPERCROSS-WM, SX2

Cardiff (GB), 8. Oktober

1.	Shane McElrath (USA), Yamaha	4-3-5
2.	Chris Blose (USA), Yamaha	2-4-8
3.	Mitch Oldenburg (USA), Honda	1-19-1
4.	Carson Brown (USA), Yamaha	6-7-4
5.	Aaron Tanti (AUS), Yamaha	7-9-3
6.	Max Anstie (GB), Honda	11-1-10
7.	Derek Kelley (USA) , Suzuki	12-15-14
8.	Maxime Desprey (F), Yamaha	9-22-7
9.	Wilson Todd (AUS), Honda	8-16-9
10.	Matt Moss (AUS), Kawasaki	20-0-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 2 Rennen

1.	Shane McElrath	54 Punkte
2.	Chris Blose	53
3.	Mitch Oldenburg	52
4.	Carson Brown	47
5.	Aaron Tanti	46
6.	Max Anstie	46
7.	Derek Kelley	41
8.	Maxime Desprey	38
9.	Wilson Todd	33
10.	Matt Moss	30

Rallye du Maroc

Husqvarna-Doppel in Marokko

Der dritte Rallye-WM-Lauf in Marokko endete mit einer kleinen Überraschung: Der Amerikaner Skyler Howes, der es vorher nie geschafft hatte, einen WM-Lauf zu gewinnen, siegte für Husqvarna, und sein Teamkollege Luciano Benavides sorgte für einen Doppelsieg.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war die vorletzte Cross-Country-WM-Rally des Jahres und vor der Dakar 2023. Sand und Wüste pur erwartete die Teilnehmer und damit beste Testbedingungen für die Mutter aller Rallys.

Der WM-Lauf ging über fünf Etappen und 2300 Kilometer. Der für das Hero-Team startende Ross Branch eröffnete die Rally als Schnellster auf einer neun Kilometer kurzen Special Stage in Agadir. Auch die zweite Etappe durch schweres Gelände gehörte dem Mann aus Botswana, der vor Luciano Benavides (Husqvarna) und Toby Price (KTM) führte. Ab dem dritten Tag, als Branch das Rennen eröffnen musste, lief es für die Husqvarna-Piloten: Luciano Benavides gewann, und Teamkollege Skyler Howes, der Zweiter wurde, übernahm die Gesamtführung. Stage 4 war mit 559 Kilometern die längste. Die von weiter hinten gestarteten Honda-Piloten konnten nun die Pace machen: Zunächst führte der Chilene Pablo Quintanilla, dann übernahm Ricky Brabec. Der US-Boy führte vor der finalen Etappe mit 1.11 Minuten vor Howes. Toby Price stürzte schwer und musste aufgeben.

Brabec scheiterte daran, dass er eröffnen musste und verlor satte 12 Minuten auf Etappensieger und Honda-Neuling Adrien van Beveren. Doch Skyler Howes holte sich den Rallye-Sieg vor Luciano Benavides und Ignacio Cornejo. Sam Sunderland führt die WM-Wertung vor der Andalusien-Rallye weiterhin 22 Punkte vor Quintanilla. ■


HUSQVARNA

Erster WM-Rallye-Sieg seiner Karriere: Skyler Howes

CROSS-COUNTRY-WM

Rallye du Maroc (MA), 1.–6. Oktober

1.	Skyler Howes (USA), Husqv.	16:30.29
2.	Luc. Benavides (RA), Husqv.	+7.13 m
3.	Ricky Brabec (USA), Honda	+10.48 m
4.	Adrien v. Beveren (F), Honda	+12.07 m
5.	Sam Sunderland (USA), GasG.	+14.51 m
6.	Kevin Benavides (RA), KTM	+20.11 m
7.	Jose I. Cornejo (RCH), Honda	+23.35 m
8.	Ross Branch (BW), Hero	+24.26 m
9.	Franco Caimi (RA), Hero	+33.44 m
10.	Pablo Quintanilla (RCH), Honda	+36.40 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 4 Veranstaltungen

1.	Sam Sunderland	74 Punkte
2.	Pablo Quintanilla	52
3.	Ricky Brabec	50
4.	Luciano Benavides	36
5.	Matthias Walkner (A)	35
6.	Adrien van Beveren	33
7.	Jose Ignacio Cornejo	33
8.	Skyler Howes	31
9.	Toby Price (AUS)	25
10.	Lorenzo Santolino (E)	21

Flattrack-WM

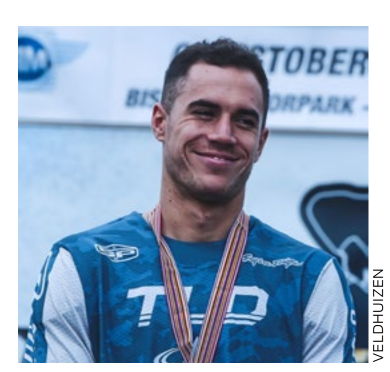
Den Titel weggeworfen

Beim fünften WM-Lauf in Boves Cuneo verlor der Italiener Matteo Boncinelli den sicher geglaubten Titel an den Spanier Gerard Bailo. Markus Jell wurde zum Saisonschluss Dritter.

Von: **Thomas Schiffner**

So hätte sich mancher Topfavorit das WM-Finale in Italien nicht vorgestellt. Auf der einzigen TT-Strecke (Links-, Rechtskurven und ein Sprung) in der Flattrack-Kampagne musste das Rennen nach drei Vorrunden-Läufen wegen Regen abgebrochen werden. Zum Grand Final kam es nicht mehr. Zum Leidwesen des Italieners Matteo Boncinelli. Der GasGas-Pilot, der drei der vier WM-Läufe gewonnen hatte und mit vier Punkten Vorsprung auf den Spanier Gerard Bailo ins Finale gegangen war, kam in seinen drei Vorläufen nur auf die Plätze 7, 6 und 2. Im ersten Lauf kollidierte er mit Bailo und wurde disqualifiziert, im zweiten stürzte er alleine. Das brachte ihm Schlussrang 20 und einen einzigen WM-Punkt ein. Auch Bailo auf der KTM konnte nicht wirklich glänzen: Der Spanier gewann sein erstes Heat, wurde dann hinter Markus Jell Vierter und kam im vorletzten Lauf des Tages auf Platz 2. Doch Tagesrang 7 reichte Bailo, um mit neun Punkten Vorsprung auf Boncinelli Weltmeister zu werden.

Tagessieger wurde mit Matias Lorenzato erstmals ein Argentinier. Markus Jell schaffte als Dritter einen versöhnlichen Saisonabschluss: „Seit Debrecen fahre ich eine komplette KTM von Hanson Schruf. Das Fahrwerk liegt perfekt. In meinem vierten Lauf habe ich geführt, als in der dritten Runde das Rennen abgebrochen wurde. Hätte der Regen zehn Minuten später eingesetzt, wäre ich Tagessieger gewesen.“ ■



VELDHUIZEN

Last-Minute-Sieger Gerard Bailo

FLATTRACK-WM

Boves Cuneo (I), 8. Oktober

1.	Matias E. Lorenzato (RA)	Honda
2.	Menno van Meer (NL)	Honda
3.	Markus Jell (D)	KTM
4.	Gianni Borgiotti (I)	Husqvarna
5.	Daniele Tonelli (I)	KTM
6.	Adrian Garin (E)	KTM
7.	Gerard Bailo (E)	KTM
8.	Sébastien Jeanpierre (F)	Kawasaki
14.	Martin Sulzbacher (A)	KTM
26.	Yasmin Poppenreiter (A)	GasGas

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Läufen

1.	Gerard Bailo	95 Punkte
2.	Matteo Boncinelli (I)	86
3.	Ervin Krajcovic (CZ)	78
4.	Daniele Moschini (I)	76
5.	Masatoshi Ohmori (J)	65
6.	Daniele Tonelli	65
7.	Eric Reverté (E)	65
9.	Markus Jell	56
20.	Martin Sulzbacher	21
29.	Hanson Schruf (A)	2



Manuel Lettenbichler gewann in Spanien die „Ritter-Klasse" und wurde für KTM Weltmeister

Ritter und Weltmeister

KTM

Mit dem Sieg beim spanischen Hixpania Hardenduro holte sich Manuel Lettenbichler den WM-Titel. Und das, obwohl der Deutsche noch den ersten Lauf der Serie ausgelassen hatte, um eine Knieverletzung zu kurieren. Im Nachhinein die richtige Entscheidung.

Von: **Robert Pairan**

Vor dem dreitägigen Finale hatte Lettenbichler fünf Punkte Vorsprung vor Lokalmatador Mario Roman, der das heimische Publikum auf seiner Seite wusste. Doch vor dem Finale galt es erst, den Prolog auf dem Extremparcours durch die Stadt zu absolvieren. Da kam es zum ersten direkten Aufeinandertreffen der Top-Fahrer. Aber am Ende des ersten Tages stand mit Alfredo Gomez ein anderer Spanier als erwartet ganz oben: Der GasGas-Fahrer hatte seinen Landsmann zunächst verfolgt und dann überholt. Manuel Lettenbichler blieb nach seinem Holeshot jedoch gleich am zweiten Hindernis hängen, kämpfte sich dann aber auf den zweiten Tagesrang vor Taddy Blazusiak, während Roman auf dem vierten Platz landete.

Mit der so erzielten Startaufstellung ging es am zweiten Tag in eine große Geländerunde, wo ausgerechnet der Herausforderer Roman mehr mit den Tücken der Technik kämpfte als mit seinen Gegnern: Beim ersten Defekt, als er noch auf Platz 2 lag, musste ihm sein Sherco-Teamkollege Wade Young helfen, damit der Spanier seine Fahrt fortsetzen konnte: „Nach dem Service hatte ich in Runde 2 einige Ersatzteile dabei, aber leider wieder Probleme mit dem Bike."

Lettenbichler: Großer Druck

Lettenbichler war zwar deutlich der Schnellste, wurde jedoch wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung zur Strafe um einen Platz nach hinten versetzt. Dennoch war es zusammen mit dem Ergebnis vom Prolog Platz 1 in der Startaufstellung für das Finale. Vom Start an versuchte Lettenbichler einen möglichst großen Vorsprung herauszufahren, doch hinter ihm kämpfte sich Roman durch das Feld. Nach einiger Zeit war er an Trystan Hart und Alfredo Gomez dran. Diesmal ließ er seinem Landsmann keine Chance, ging an beiden vorbei und war nur noch drei Minuten hinter Lettenbichler. Der Bayer erreichte als Erster die steilen Auffahrten des Hixpania Hill und fuhr fehlerfrei zur Spitze und zum Titel. Roman kam erst fünf Minuten später ins Ziel.

Lettenbichler: „Heute Morgen war der Druck groß. Vor dem Start war ich ziemlich nervös. Ich konnte mich an die Spitze setzen, aber nach einer Stunde war ich ziemlich müde. Ich wusste, dass Mario nur zwei Minuten hinter mir war. Als ich die letzten Anstiege erreichte, fing ich an, mich über den Titel zu freuen, weil ich wusste, dass er so nah war."

Junior Matthew Green hatte in der Meisterschaftswertung einen so großen Vorsprung, dass ihm in Spanien Platz 9 in der Gesamtwertung hinter Suff Sella reichte, um Junioren-Weltmeister zu werden. ■



KTM

Schwertträger Mani Lettenbichler

HARDENDURO-WM

Hixpania (E), 7.–9. Oktober

1.	M. Lettenbichler (D), KTM	2:39.59 h
2.	Mario Roman (E), Sherco	2:44.40 h
3.	Alfredo Gomez (E), GasG.	2:52.01 h
4.	Trystan Hart (CDN), KTM	2:56.15 h
5.	Graham Jarvis (GB), Husqv.	2:56.21 h
6.	Wade Young (ZA), Sherco	+ 1 Runde
7.	Michael Walkner (A), GasG.	+ 1 Runde
8.	Suff Sella (IL), KTM	+ 1 Runde
9.	Matthew Green (ZA), KTM	+ 2 Runden
10.	Francesco Moret (F), GasG.	+ 2 Runden

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 8 Läufen

1.	Manuel Lettenbichler	127 Punkte
2.	Mario Roman	120
3.	Graham Jarvis	93
4.	Teodor Kabakchiev (BG)	72
5.	Alfredo Gomez	72
6.	Michael Walkner	66
7.	Trystan Hart	63
8.	Billy Bolt (GB)	62
9.	David Cyprian (CZ)	61
10.	Wade Young	56

NACHRICHTEN

FISCHEDER-SIEG IN STREITBERG

Erneut klarer Tagessieg bei der Enduro-DM in Streitberg für Luca Fischeder, der nach eigenem Eingeständnis mit der unterschiedlichen Strecke gut zurechtkam. Lediglich die zweite Sonderprüfung musste er zweimal an seinen Sherco-Teamkollegen Jeremy Sydow abgeben. Vor dem DM-Finale in Woltersdorf Ende Oktober hat Fischeder einen großen Vorsprung vor Eddi Hübner, der die Meisterschaft in der E1-Klasse anführt.

MIT PLATZ 2 NOCH EINMAL WELTMEISTER

Rekord-Weltmeister Toni Bou musste sich beim fünften und letzten Lauf zur X-Trial-WM in seiner Heimat in Andorra la Vella ausnahmsweise mit Platz 2 hinter seinem spanischen Landsmann Jaime Busto begnügen, doch der „Über-Trialer" der letzten Jahre hatte seinen 16. Indoor-Titel bereits nach dem vierten Lauf sicher. Hinter Bou (104 Punkte) wurde Adam Raga (69) Vizeweltmeister, Bronze ging an Busto (51). Das heißt, alle drei Medaillen blieben wieder einmal in Spanien.

GOLDENES BAND AN NICOLAI KLINDT

Der Däne Nicolai Klindt gewann in Olching beim Speedway-Saisonabschluss mit 14 Punkten das „Goldene Band" vor Local Hero Martin Smolinski (13). Platz 3 wurde durch ein Stechen entschieden, das Adrian Cyfer (PL)gegen Timo Lahti (FIN) gewann.

HUCKENBECK DRITTER GP-NACHRÜCKER

Promoter Discovery Sports Events vergab die sechs permanenten Wildcards für die Speedway-GP-Serie 2023. Sie gingen alle an diesjährige Fahrer: Tai Woffinden (GB), Jason Doyle (AUS), Martin Vaculik (SK), Patryk Dudek (PL), Mikkel Michelsen und Anders Thomsen (DK). Kai Huckenbeck wurde dritter Standby-Fahrer.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



S4 Avant Quattro V8 6-Gang Schalter, 253 kW (344 PS), EZ 2004, 4. Hd., 142000 km, schw./schw., Leder + el. Recaro, Bi-Xenon, Fahrwerk KW V3, Klima, Navi RNS+, Bose, durchgehend v. Audi u. Spezialbetrieben belegbar betreut (u. a. neu: Steuerketten u. -schienen, Kupplung, ZMS, Dachhimmel), Top-Zust., HU/AU neu, Zub., v. privat (Erstkontakt Mail), 19.900,- €. 22529 Hamburg, info@carconvent.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59113



BMW



2002 BMW Z8, erst 65.900 km, Alpina-Felgen, schöner Zustand, € 227.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Ferrari



2008 Ferrari 612 Scaglietti OTO, erst 42.800 km, seltene Farbe grigio Ingrid, Panoramaglasdach, aus deutscher Sammlung, € 139.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1993 Jaguar XJ220, erst 7.200 km, seit 1999 in 2. Hand! € 625.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Maybach



Maybach 57, EZ 07/2004, orig. 69.700 km, dt. Werkswagen, Scheckheft, Bestzustand, 95.500,- €, Inzahlung mögl. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59152

Mercedes



1970 Mercedes 280 SE 3.5 Coupé, 904 blau, sensationeller Originalzustand, absolute „Cargold-Qualität", bis 2020 in 1. Schweizer Hand, 111.000 km, € 158.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

DB 400d, Bj. 2/2019, 41000 km, canvesitblaumetallic, 9-fach bereift, 4Matic-Luftfederung, Multibeam, AHK etc. VB 45.500,- €. Jetzt od. später nach Absprache, Herdorf/Heller, Tel. 0151/23406754



1970 Mercedes 280 SE 3.5 Cabrio, deutsches Fahrzeug, original Interieur, 1A „Cargold-Qualität", vollständig belegbare Historie, € 389.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



2002 Mercedes SL 55 AMG, erst 19.089 km! 1. Hand! Top-Ausstattung, € 84.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Mercedes-Benz E 320, EZ 1995, 49800 km, schwarz-met., Leder schwarz, autom., 24.900,– €. Tel. 0171/1292484

Mini



Clubman Cooper Chili, 22000 km, 100 kW (136 PS), met., LED, Navi, Klima, SHZ, PDC v+h, VB 22.900,- €. Chiffre 3688824

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59104

Porsche



930 turbo, 1981, dt. Fzg., Scheckheft, braunmet., Motor revidiert, 6-Gg.-Getriebe, H-Kennz., Topzust., 119.500,- €, Inzahlung mögl.+15 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59153



928 S4 Sonderanfertigung von "Porsche Exclusive", dieses Fahrzeug gibt es weltweit nur 1x, Mod. 89, 102000 km, Automatik, Vollleder-Sonderleder, absol. Vollausst., Porsche Scheckheft, mehr Infos auf Anfrage. VK 69.900,- €. 0162/9888899

Carrera GTS, Bj. 2015, 115oo km, 1. Hand, Schalter, graphitmetallic, Alcantara, kein SD, unfallfrei, Neuwagenzustand u.v.m., privat, 108.000,- € oder Gebot, keine Mwst. Bei Interesse bitte einfach mailen: jmbaisch@web.de

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Rolls-Royce



Dt. Sonderbest., 1. Hd., BMW Werk, 61000 km, 24 Mon. RR Gar., Leder exkl. Wild Berry/rot, Vollausst.+++ 234.500,- €. 24217 Schönberg, Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59157

Smart

www.berlin-tuning.com H

VW



Golf 7 GTD, 2014, Euro 6, Autom., Leder, 4-trg., gr. Navi, GW, 114000 km, 13.900,– €. Tel. 0172/2303022



Tolle 4-Zi-Maisonette WHG in Augsburg zu verkaufen. 96,48 qm. Mit Loggia und TG-Stellplatz, Baujahr 1989. Nähe Universität (5 Min. zu Fuß). Kurzfristig frei. 0171-1570567 oder lisette@lisetteparis.de



Freies Fahren Autodrom Most am 23. Oktober 2022, www.amc-burgau.de



MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 44/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €. Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Formel 1 oder Fasching: Sebastian Vettel begrüßte bei seinem letzten Suzuka-Wochenende gleich mehrere „Doppelgänger“

Punkte weg!

**Formel 1 Budgetdeckel-Streit
MSa 43/2022**

Bei Überschreitung des Kostendeckels sollten alle Konstrukteurspunkte sowie alle Fahrerpunkte aberkannt werden. Dazu Rückzahlung aller Preisgelder an einen guten Zweck.

**Jörg Epple
per E-Mail**

Ein ganz Großer

**zum Tod von Phil Read
MSa 44/2022**

Mit Phil Read ist einer der ganz Großen von uns gegangen. Eine Fahrerpersönlichkeit im wahrsten Sinne. Es ist ein Skandal, dass bei den öffentlich-rechtlichen TV-Sendern mit keiner Silbe auf seinen Tod eingegangen wurde. Ich hatte das Glück, Phil Read schon vor vielen Jahren beim „Schottenring Classic-GP“ persönlich kennenzulernen.

**Rudolf Steber
D-35088 Battenberg-Berghofen**

Wahnsinn am Berg

**Bergrennen Saint-Ursanne
MSa 43/2022**

Vielen Dank für den Bericht über das Bergrennen im Schweizer Jura. Die Strecke ist wirklich ein Wahnsinn. Der Speed von 262 km/h bei der Passerelle und der unfassbare Rekordschnitt von 187,98 km/h trotz dreier Spitzkehren spricht Bände! Ein dickes Lob an alle Bergrenn-Piloten.

**Raffaele Fumagalli
CH-8645 Jona**

Es mag ja sein, dass die Rallyeszene in der Schweiz nicht von großem internationalen Interesse ist. Leider erwähnen Sie die Rallye del Ticino mit keiner Silbe. Spannend war's trotzdem. Dem Gewinner Kevin Gilardoni gehört ein großes Kompliment. Herzlichen Dank auch dem Organisationskomitee. Mit erheblichem Einsatz und Aufwand wurde die Veranstaltung einwand- und störungsfrei durchgeführt.

**Jan Britt
CH-6850 Mendrisio**

KONTAKT
**MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»**
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Samstag, 15. Oktober

03.25	Moto3-WM Phillip Island, Qualifying **LIVE**	Servus TV
04.30	MotoGP Phillip Island, FP4 & Quali **LIVE**	Servus TV
06.10	Moto2-WM Phillip Island, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Phillip Island, FP4 & Quali (Wh.)	Servus TV A**
14.10	MotoGP Phillip Island, FP4 & Quali (Wh.)	Servus TV D**

Sonntag, 16. Oktober

01.25	Mot.-WM Phillip Island, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
02.00	Moto3-WM Phillip Island, Rennen **LIVE**	Servus TV
03.20	Moto2-WM Phillip Island, Rennen **LIVE**	Servus TV
05.00	MotoGP Phillip Island, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.50	Moto3-WM Phillip Island, Rennen (Wh.)	Servus TV D**
11.50	Moto2-WM Phillip Island, Rennen (Aufz.)	SRF 2
12.15	Moto3-WM Phillip Island, Rennen (Wh.)	Servus TV A**
12.30	MotoGP Phillip Island, Rennen (Aufz.)	SRF 2
12.50	Moto2-WM Phillip Island, Rennen (Wh.)	Servus TV D**
13.10	Moto2-WM Phillip Island, Rennen (Wh.)	Servus TV A**
13.50	MotoGP Phillip Island, Rennen (Wh.)	Servus TV D**
14.05	MotoGP Phillip Island, Rennen (Wh.)	Servus TV A**
20.00	NASCAR Cup Series, Las Vegas **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 14. Oktober

ab 00.00	Mot.-WM Phillip Island, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 04.15	Mot.-WM Phillip Island, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*

Samstag, 15. Oktober

ab 00.00	Mot.-WM Phillip Island, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
ab 03.25	Mot.-WM Phillip Island, Qualifyings **LIVE**	servustv.com
ab 03.35	Mot.-WM Phillip Island, Qualifyings **LIVE**	DAZN.de*
ab 08.40	ADAC RW Nürburgring, der Samstag **LIVE**	YouTube
ca. 09.50	Formel 4 Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 14.00	TCR Europe Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 14.55	GT Open Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 16.20	Formel 4 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 17.30	ELMS Portimão, Qualifyings **LIVE**	YouTube

Sonntag, 16. Oktober

ab 02.00	Mot.-WM Phillip Island, alle Rennen **LIVE**	DAZN.de*
04.20	MotoGP Phillip Island, Rennen **LIVE**	servustv.com
ab 08.30	ADAC RW Nürburgring, der Sonntag **LIVE**	YouTube
ca. 11.30	Formel 4 Nürburgring, 3. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 12.00	TCR Europe Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 13.00	GT Open Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 13.30	ELMS Portimão, Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig ** A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

14./15.10.	Dt. Rallye-Meisterschaft (DRM), 3-Städte	D
15./16.10.	NASCAR Xfinity/Cup, Las Vegas	USA
15./16.10.	ADAC Racing Weekend (+ F4), Nürburgring	D
15./16.10.	GT Open/TCR Europe, Barcelona	E
16.10.	European Le Mans Series, Portimão	P

Motorrad

14.-16.10.	Enduro-WM, Zschopau	D
15.10.	German Speedway Masters, Dohren	D
15./16.10.	Supermoto-WM, Carole	F
16.10.	Grasbahn-EM-Finale, Swingfield	GB
16.10.	Motorrad-WM, Phillip Island	AUS

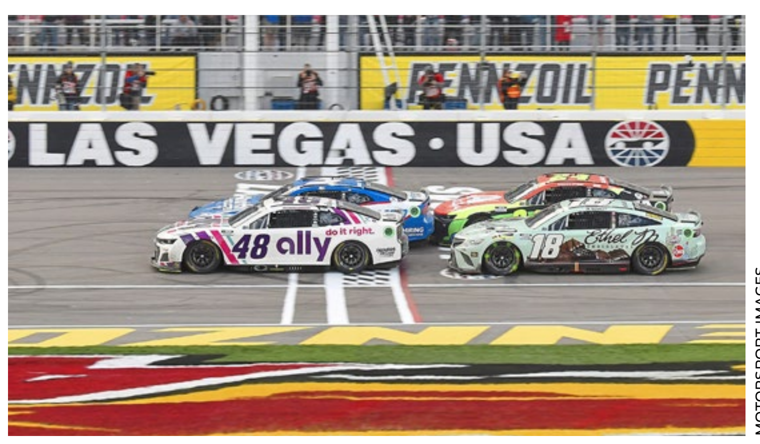
Vorschau


WILHELM

Formel 1: Wir haben McLaren-Pilot Lando Norris zum MSa-Interview gebeten


ADAC

Deutsche Rallye-Meisterschaft: Saisonfinale bei der 3-Städte-Rallye



MOTORSPORT IMAGES

NASCAR Cup Series: In Las Vegas steht die vorletzte Playoff-Runde auf dem Plan



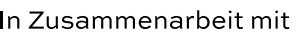
MOTOGP

MotoGP: Nach zwei Jahren Pause wieder auf dem wunderschönen Phillip Island

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE
DELLE DUE RUOTE

EICMA EFFECT.

8.-13. NOVEMBER 2022. MAILAND MESSE

















EICMA.IT